

NR 3/2010 (101) maj-czerwiec • Cena 25 zł (0% VAT)

Południowokoreańskie

OKRĘTY WOJENNE

www.okretywojenne.pl



korwety typu „Pohang”

Magazyn miłośników spraw wojennomorskich

Kutry G-5 w Hiszpanii

Stawiacz min „Gryf”



Trzecia bitwa w Zatoce Syrta

INDEKS 386138 ISSN 1231-014X



9 771231 014036 03

Marynarka Wojenna Paragwaju



Kanonierka *Paraguay* sfotografowana w Asunción, 13.01.2010 r.

Fot. Hartmut Ehlers



Redaktor naczelny
Jarosław Malinowski

Kolegium redakcyjne
Rafał Ciechanowski, Michał Jarczyk,
Maciej S. Sobański

Współpracownicy w kraju
Andrzej S. Bartelski, Jan Bartelski,
Stanisław Biela, Jarosław Cichy,
Andrzej Danilewicz, Józef Wiesław Dyskant,
Maciej K. Franz, Przemysław Federowicz,
Michał Glock, Tadeusz Górski,
Krzysztof Hanuszek, Rafał Mariusz Kaczmarek,
Jerzy Lewandowski, Oskar Mysior, Piotr Nykiel,
Grzegorz Nowak, Grzegorz Ochmiński,
Jarosław Palasek, Jan Radziemiński,
Marek Suplat, Tomasz Walczyk

Współpracownicy zagraniczni
BELGIA
Leo van Ginderen
CZECHY
René Greger, Ota Janeček
FRANCJA
Gérard Garier, Jean Guiglini, Pierre Hervieux
HISZPANIA
Alejandro Anca Alamillo
LITWA
Aleksandr Mitrofanov
MALTA
Joseph Caruana
NIEMCY
Siegfried Breyer, Richard Dybko,
Hartmut Ehlers, Jürgen Eichardt,
Christoph Fatz, Zvonimir Freivogel,
Reinhard Kramer
ROSJA
Siergiej A. Balakin, Nikołaj W. Mitiuckow,
Konstantin B. Strelbickij
STANY ZJEDNOCZONE: A.P.
Arthur D. Baker III
UKRAINA
Anatolij N. Odajnik, Władimir P. Zablockij
WIELKA BRYTANIA
Ralph Edwards
WŁOCHY
Maurizio Brescia, Achille Rastelli

Adres redakcji
Wydawnictwo „Okrety Wojenne”
Krzywoustego 16, 42-605 Tarnowskie Góry
Polska/Poland tel: +48 032 384-48-61
www.okretywojenne.pl
e-mail: okrety@ka.home.pl

Skład, druk i oprawa:
DRUKPOL sp. j.
Kochanowskiego 27, 42-600 Tarnowskie Góry
tel: 032 285 40 35, www.drukujemy.pl

© by Wydawnictwo „Okrety Wojenne” 2010
Wszystkie prawa zastrzeżone. All rights reserved.
Przedruk i kopiowanie jedynie za zgodą
wydawnictwa. Redakcja zastrzega sobie prawo
skracania i adjustacji tekstów. Materiałów nie
zamówionych nie zwracamy.
Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść
publikowanych artykułów, które prezentują
wyłącznie opinie i punkt widzenia ich autorów.

Nakład: 1500 egz.

Na okładce:

Niemiecka kanonierka *Ittis* sfotografowana
w latach 1909-1911. Na flagstoku jed-
nostki widoczna replika orderu „Puor le
Mérite”. Fot. zbiory Günther Seeherr

W NUMERZE



Z życia flot

2

4

Maciej S. Sobański
Katastrofa „Cheonan”

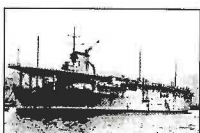


Wiktor A. Gałynia
Niemieckie kanonierki typu „Ittis”, część II

8

16

Piotr Nykiel
**Turecki krążownik pancernopokładowy
„Hamidiye”, część II**



Mikołaj Kubacki
**Francuska Marynarka Wojenna w latach
1918-1939, część III**

25

37

Nikołaj W. Mitiuckow
**Radzieckie kutry torpedowe typu G-5
w Hiszpanii**



Karol Lipiński, Arkadiusz Worona
**Japońskie okręty podwodne
typu „Junsen”, część II**

46

58

Maciej Franz
**Stawiacz min ORP „Gryf” w kampanii
wrześniowej 1939 roku**



Hartmut Ehlers
Marynarka Wojenna Paragwaju, część III

67

81

Stanisław Biela
Trałowiec rzeczny projekt 151



Ryszard Leszczyński
**Tego sierpniowego dnia nie zapomnę
nigdy**

88

94

Krzysztof Hanuszek
Trzecia bitwa w Zatoce Syria



Maciej S. Sobański
**Południowokoreańskie korwety
typu „Pohang”**

99

104

Nowości wydawnicze



AUSTRALIA

Budowa niszczycieli

W stoczni BAE Systems w Brisbane odbyła się uroczystość rozpoczęcia budowy kadłuba ostatniego, trzeciego niszczyciela typu „Hobart”. Jednostki typu „Hobart” określane są w Australii mianem niszczycieli przeciwlotniczych. Okręty o wyporności ok. 6200 t i długości 147 m zostaną wyposażone w system „Aegis”. Ich uzbrojenie składać się będzie z 48 pionowych wyrzutni Mk 41 dla pocisków przeciwbalisticznych/przeciwlotniczych SM-2, SM-6 i ESSM, 8 pocisków przeciwokrętowych RGM-84 „Harpoon”, 2 wyrzutni torped, dział morskiego kalibru 127 mm oraz zestawu obrony bezpośredniej Phalanx Block 1B.

Głównym wykonawcą zlecenie ministerstwa obrony, o szacowanej wartości 8 mld AUD, jest konsorcjum, kierowane przez ASC (Australian Submarine Corporation). Spółka jest odpowiedzialna za budowę 3 niszczycieli, z których pierwszy, *Hobart* powinien zostać przekazany marynarce wojennej w grudniu 2014, a pozostałe – *Brisbane* i *Sydney* – odpowiednio na początku 2016 i w połowie 2017.

Ich kadłub budowane są w trzech stocznich: ASC w Adelajdzie, Forgas w Newcastle i BAE Systems w Melbourne. W tej ostatniej prace rozpoczęły się oficjalnie wczoraj. Zakłady te zatrudniają obecnie przy projekcie ok. 500 osób. Docelowo pracę znajdzie ok. 3 tys. osób w kilkunastu zakładach.

FRANCJA

Wodowanie „Aquitaine”

W stoczni koncernu DCNS w Lorient prezydent Francji, Nicolas Sarkozy odsłonił, w dosłownym tego słowa znaczeniu, 4 maja pierwszą fregatę typu FREMM, która będzie nosiła nazwę *Aquitaine*.

Okręt wejdzie w przyszłym roku do eksploatacji testowej, a do linii za dwa lata. Jest wspólnym przedsięwzięciem Francji i Włoch. Wielozadaniowy okręt zamówiły już Maroko i Grecja, choć ta ostatnia może nie wywiązać się z deklaracji z uwagi na sytuację gospodarczą kraju. DCNS liczy na kolejne zamówienia z tradycyjnych dla siebie krajów arabskich i daleko-wschodnich, choć działania marketingowe państwa, zaczynając od najwyższego szczebla politycznego, mogą przynieść kontrakty także na innych rynkach. Podczas uroczystości odsłonięcia okrętu dużo mówiło się o współpracy z Bra-

Fregata *Aquitaine* krótko przed ceremonią odsłonięcia olbrzymiej flagi narodowej na prawej burcie.

Fot. DCN



zyli i wspominało zainteresowanie DCNS Stoczną Marynarki Wojennej w Gdyni, choć nie w kontekście wielozadaniowych fregat.

W Lorient trwa budowa dwóch kolejnych jednostek typu FREMM (fregate européennes multi-missions). W suchym doku pod dachem montowany jest kadłub fregaty dla Maroko i prefabrykuje się elementy stalowe na drugą jednostkę dla Marine Nationale. Linie produkcyjną kadłubów pokazano prezydentowi Sarkozemu i innym oficjonom. Podczas przemówienia prezydent Republiki wielokrotnie wspominał o ważnej roli państwowego koncernu stocznioowego DCNS w skutecznej polityce międzynarodowej Francji. Szkoda, że polscy politycy nie biorą pod uwagę takiej optyki, czego przykładem było wodowanie kadłuba polskiej wielozadaniowej korwety projektu „Gawron”, podczas którego nie było żadnych przedstawicieli władz politycznych, a wojskowi, jeśli już byli, nie reprezentowali nawet siebie samych...

HOLANDIA

„Holland” w Holandii

Trwają prace wyposażeniowe w stoczni De Schelde in Vlissingen, na uniwersalnym patrolowcu *Holland* (P840). Jest to prototypowa jednostka, której kadłub, dla oszczędności kosztów, zbudowała rumuńska stocznia Damen Shipyards w Galati (Gałaczu). W budowie raz planach znajdują się jeszcze: *Zeeland* (P841), *Friesland* (P842) i *Groningen* (P843). Patrolowce mają pełnić służbę na Morzu Północnym (strefa ekonomiczna) oraz Karaibskim (Antyle Holenderskie).

Dane taktyczno-techniczne są następujące: wyporność 3750 t, wymiary 107,90 x 16,00 x 4,55 m, napęd dieselelektryczny 2 x 5,4 MW (14 500 KM), prędkość 22 węzły, załoga 55 ludzi. Uzbrojenie obejmuje 1 działko OTOBreda kal. 76 mm, 1 działko kal. 30 mm, 2 wkm-y



Patrolowiec *Holland* przy nabrzeżu stoczni w Vlissingen, 26.02.2010.

Fot. Leo van Ginderen

Browning kal. 12,7 mm. Jednostki są wyposażone w hangar, lądowisko i 1 śmigłowiec.

INDIE

Indyjska fregata stealth

W czwartek odbyła się uroczystość przekazania flocie indyjskiej pierwszej rodzimej fregaty stealth *Shivalik* projektu 17. Fregatę *Shivalik* zbudowała stocznia Mazagon Docks Ltd (MDL) w Mumbaju. To pierwsza z trzech fregat tego typu zamówionych przez indyjską marynarkę wojenną, które mają kosztować w sumie ok. 1,6 mld USD. Zostały one formalnie zamówione na początku 1999. Budowa była początkowo opóźniona z powodu problemów z dostawami rosyjskiej stali D-40S. Ostatecznie została ona zastąpiona indyjskim zamiennikiem. Stępkę pod *Shivalik* położono 11 lipca 2001. Przekazanie fregaty uległo kolejnemu opóźnieniu z powodu amerykańskich restrykcji związanych z zespołem napędowym.

W różnych stadiach budowy znajdują się dwie kolejne fregaty tego projektu: *Saipura* i *Sahyadri*. Mają one zostać przekazane flocie w listopadzie przyszłego roku i w połowie 2011. W planach jest budowa 7 kolejnych fregat zmodernizowanego proj. 17A.



Fregata Shivalik, chluba indyjskich stoczniovców w czasie ostatnich prób.

Fot. MDL

Wyporność fregaty proj. 17 wynosi 6200 ton, a długość 143 m. Okręt został zaprojektowany zgodnie z zasadami obniżenia sygnatu-ry w różnych częstotliwościach i rodzajach promieniowania (według projektantów o 90% w stosunku do okrętów poprzedniej generacji). Większość systemów pokładowych i uzbrojenia to produkty importowane. Jest wśród nich rosyjski system obrony powietrznej „Sztit” i pociski przeciwokrętowe rodziny „Club” oraz izraelskie pociski przeciwlotnicze „Barak”. Na pokładzie będą mogły bazować śmigłowce „Dhruv” (indyjskie) lub „Sea King”. Napęd stanowi kombinowany system (CODOG) z turbiną gazową GE LM-2500 i dieslem SEMT Pielstick. Umożliwia on osiągnięcie prędkości maksymalnej równej 32 węzły i zasięgu 9 tys. km.

Przekazany flocie 29 kwietnia Shivalik to pierwszy okręt indyjskiej marynarki wojennej z oddzielnymi kabinami dla kobiet. Na okręcie zaplanowano miejsca dla 225 marynarzy i 25 oficerów.

IRAN

„Jamaran” w służbie

W dniu 19 stycznia w bazie Bandar Abbas wcielono do służby fregatę (*de facto* korwetę) Jamaran (76). Jest to pierwsza tej klasy jednostka zbudowana w Iranie, której budowę rozpoczęto w 2006 roku. Ogólnie wydaje się ona być kopią znajdujących się w służbie jednostek typu „Alvand” (Vosper Mk 5), zakupionych jeszcze w czasach szacha Reza Pahlavi w Wielkiej Brytanii.

Szacunkowe parametry Jamaran są następujące: wyporność 1420 ton, wymiary 94,50 x 11,10 x 3,25 m, napęd dieslowy o łącznej mocy 10 000 KM, prędkość 30 węzłów, załoga 120-140 ludzi. Uzbrojenie składa się z 4 rakiet (4 x I) przeciwokrętowych „Noor” o zasięgu 200

irański Jamaran w ujęciu z ceremonii wcielenia do służby. Fot. FARS



km (są one zbudowane w oparciu o chińską raketę C-802) oraz 4 rakiet przeciwlotniczych SM-1. Uzbrojenie artyleryjskie obejmuje działko Fajr-27 kal. 76 mm (będące kopią włoskiej konstrukcji OTO Melara), 1 działko kal. 40 mm, 2 działka Oerlikon kal. 20 mm, 6 wt kal. 324 mm (2 x III), 1 śmigłowiec Bell 241.

ROSJA

„Sankt-Peterburg” w służbie

Wczoraj na okręcie podwodnym czwartej generacji z napędem konwencjonalnym Sankt-Peterburg podniesiono flagę WMF FR. Próby fa-

bryczne okrętu zakończyły się w listopadzie 2009, a państwowe miesiąc później. Akt jego przyjęcia do składu Wojskowo Floty został podpisany 22 kwietnia 2010. 6 maja dowódca WMF adm. Władimir Wysoc-kij podpisał rozkaz o włączeniu Sankt-Peterburga w skład Floty Północnej. Wczoraj na okręcie podniesiono flagę Św. Andrze-ja. – Odtąd Sankt-Peterburg będzie

pełnił dyżury bojowe, rozpocznie się szkolenie załogi – powiedział do- wódca Leningradzkiej bazy morskiej Aleksandr Fiedotienkow.

Okręt podwodny z napędem diesel-elektrycznym typu „Łada” proj. 677 Sankt-Peterburg został zbudowany w stoczni Admiraltyjski-



Rosyjski okręt podwodny Sankt-Peterburg. Fot. via Anatolij Odajnik

je Wierfi według projektu CKB MT Rubin. Jego wyporność wynosi 1765 ton, autonomiczność sięga 45 dób, a głębokość zanurzenia prze-kracza 300 m. Stępkę pod okręt położono w 1997. Planowano wów-czas jego przekazanie flocie w 2006. Później ten termin wielokrotnie przekładano.

Dwa kolejne okręty proj. 677 mają być przekazane WMF w 2013 (Kronsztadt) i 2015 (Sewastopol). Plany modernizacji floty przewi-dują, że od 2016 co roku będą przekazywane WMF kolejne okrę-ty typu „Łada”. Pierwotnie planowano, że flota otrzyma aż 50 ta-kich jednostek.

„Mistral” do końca roku?

Michaił Dimitrijew, prezes federalnej służby współpracy wojskowo-technicznej, poinformował, że umowa w sprawie zakupu francuskich okrętów Mistral, powinna zostać zawarta do końca 2010. Dimitrijew powiedział dzisiaj dla agencji RIA-Novosti, że władze Rosji podjęły już polityczną decyzję o pierwszym od dziesięcioleci zakupie okrętów wo-jennych za granicą. Obecnie ustalane są już tylko szczegóły technicz-ne. Urzędnik oczekuje, że podpisanie umowy powinno nastąpić pod koniec bieżącego roku.

Rosjanie chcą kupić jeden wielozadaniowy okręt desantowy bez-pośrednio we Francji i zbudować kolejne 3 we własnych stocznich. Po raz pierwszy informacje o możliwej transakcji ujawniono w paź-dzierniku. Spotkała się ona ze sprzeciwem m.in. państw nadbałtyc-kich oraz części parlamentarzystów w USA.

Zastrzeżenia te nie wywarły jednak większego wrażenia na Paryżu. Co prawda – według informacji sprzed kilku miesięcy – pierwotnie za-kładany termin podpisania umowy, w marcu bieżącego roku, nie zo-stał, jednak nic nie wskazuje, by Francuzi zamierzali wycofać się z ne-gocjacji.

Pozyskanie jednostek typu „Mistral” pozwoli Rosji na projekcję siły z morza, nawet w bardzo oddalonych od tego kraju rejonach świata.

Opracowali: Zespół AL „Altair”, Jarosław Malinowski



Północnokoreańskie małe kutry torpedowe typu „Sin Hung” w czasie ćwiczeń.

Fot. zbiory Jong-Jin

Katastrofa „Cheonan”

Przypadki zatonięć okrętów wojennych w czasach pokoju zdarzały się od zarania dziejów i wszystko wskazuje, że dochodzić do nich będzie również w przyszłości. Nawet dziś w XXI wieku musimy wciąż pamiętać, że morze jest nieobliczalnym żywiołem, a zarówno człowiek jak i technika bywają zawodne. Każdy taki przypadek „pokojowego” zatonięcia okrętu wywołuje zawsze zainteresowanie społeczeństwa i uruchamia falę różnorodnych spekulacji co do możliwych przyczyn tragedii, nawet wówczas, gdy są one ze wszech miar oczywiste. Dość wspomnieć zatonięcie szwedzkiego galeonu *Vasa* w sztokholmskim porcie w pierwszej połowie XVII stulecia czy katastrofę rosyjskiego okrętu podwodnego *Kursk* w sierpniu 2000 roku¹. Gdy do takiej tragedii dochodzi na spornych wodach lub może być ona rezultatem wrogich działań jakiegoś państwa czy sił, zainteresowanie opinii publicznej jest jeszcze większe.

Ostatnim, by nie rzec zgoła „gorącym” przykładem drugiego ze wspomnianych przypadków jest zatonięcie południowokoreańskiej korwety *Cheonan* (PCC 772), do którego doszło w dość niejednoznacznych okolicznościach dnia 26/27 marca 2010 roku.

Należąca do typu „Pohang”, zbudowana w roku 1989 jednostka o wyporności pełnej 1220 t, rozwijała, dzięki siłowni w systemie CODOG, maksymalną prędkość 31 węzłów (lub nawet 32, jak chcą tego inni). Jej etatowe uzbrojenie, zgodnie z informacjami różnych roczników flot, składało się z 2 pojedynczych uniwersalnych dział kal. 76 mm L/62

OTOBreda, 2 podwójnie sprzężonych dział plot. kal. 40 mm L/70 OTOBreda, 2 potrójnych wyrzutni torped pop kal. 324 mm oraz 2 zrzutni z 12 bombami głębinowymi Mk 9. Nie dość jednak na tym, na zdjęciach wydobytej z dna rufowej części *Cheonan* widoczna jest również dwupojemnikowa wyrzutnia rakietowych pocisków przeciwookrętowych typu „Harpoon”, o których milczą roczniki flot. Załoga okrętu zgodnie z etatem liczyła 95 ludzi, w tym 10 oficerów².

Korweta, która wraz innymi jednostkami wykonywała rutynowy patrol w pobliżu ustalonej jeszcze przez Amerykanów w końcowej fazie wojny koreańskiej, linii rozgraniczającej wody terytorialne obu państw koreańskich – tzw. Northern Limit Line (NLL)³ poszła na dno w odległości 1 Mm na południowy zachód od wyspy Baengnyeong na Morzu Żółtym. Sama wyspa znajdująca się na wodach terytorialnych Korei Południowej, leży na zachód od NLL, w odległości zaledwie 10 Mm od należącego do Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej półwyspu Ongjin oraz odpowiednio 100 Mm od zasadniczego terytorium własnego państwa. Przebieg NLL od samego zarania wywołuje kontrowersje i spory, bowiem nie pokrywa się z linią zawieszenia broni biegnącą generalnie w okolicach 38 równoleżnika, w rezultacie czego obie strony konfliktu koreańskiego uważają ten rejon za własne wody terytorialne. Fakt dodatkowo jeszcze komplikują, znajdujące się na tym akwenie bogate łowiska, których korzystają statki rybackie obu państw koreańskich oraz ChRL.

W rejonie wyspy Baengnyeong dochodziło już wcześniej do drobnych potyczek między siłami morskimi wrogich sobie państw. Do ostatniej wymiany ognia doszło w styczniu bieżącego roku, w trakcie której jednostki KRL-D wystrzeliły 30 pocisków artyleryjskich, na co okręty Republiki Korei odpowiedziały 100 strzałami ostrzegawczymi.

W czasie feralnego patrolu na pokładzie *Cheonan* znajdowało się 104 marynarzy i oficerów pod dowództwem kmr por. Choi Won-il. W dniu 26 marca 2010 roku około godz. 09:30 (niektóre źródła podają, że miało to miejsce o godz. 09:45) czasu lokalnego (12:30 wg UTC, a odpowiednio 13:30 czasu polskiego) w rejonie części rufowej jednostki doszło do gwałtownej eksplozji, która spowodowała przełamanie się jej kadłuba na dwoje. Przestało działać zasilanie orz systemy łączności, zaś woda, która dostała się do wnętrza kadłuba uszkodziła siłownię. Część dziobowa, po zaledwie 5 minutach od eksplozji, zatонуła, natomiast rufowa utrzymywała się na powierzchni, choć obrócona do góry dnem, jeszcze przez ponad 3 godziny i ostatecznie poszła na dno już 27 marca około godz. 01:00 lokalnego czasu.

Zresztą dokładny czas zatonięcia *Cheonan* jest jednym z budzących wątpliwości elementów całej sprawy. Zdaniem Ministerstwa Obrony w Seulu

1. Wg Sobański M.S., *Tragedia „KURSKA”, „OW”* nr 5/2000 (40).

2. Wg *Combat Fleets of the World's 2002-2003* pod red. A. D. Baker III, Annapolis 2002.

3. Wg Groehler O., *Der Koreakrieg 1950 bis 1953*, Berlin 1980.

korweta zatonała szybko, bo w czasie zaledwie 20 minut od momentu wybuchu, podczas, gdy świadkowie ze Straży Przybrzeżnej twierdzą, że rufowa część utrzymywała się jeszcze na powierzchni przez 3 godziny, by ostatecznie pójść na dno, jak już poprzednio zaznaczono, 27 marca około godz. 01:00.

Bezpośrednio po eksplozji, dowódca korwety zdołał jeszcze przekazać do dowództwa floty, korzystając z telefonu komórkowego, meldunek, z którego wynikało, że został zaatakowany przez nieprzyjaciela. Początkowo, bezpośrednio po katastrofie, enuncjacje prasowe wskazywały, że jednostka została zaatakowana torpedą przez okręt pod banderą KRL-D, a na atak odpowiedziała ogniem artyleryjskim. Zresztą również pozostałe jednostki wykonującego patrol południowokoreańskiego zespołu miały około godz. 09:57 lokalnego czasu także oddać strzały ostrzegawcze w kierunku niezidentyfikowanego obiektu, zmierzającego ku brzegom Korei Północnej. Zgodnie z późniejszymi oficjalnymi wyjaśnieniami resortu obrony w Seulu, przedmiotowym niezidentyfikowanym celem miało być stado ptaków, błędnie rozpoznane przez obsługę pokładowych urządzeń radiolokacyjnych zespołu.

Rozpoczęta natychmiast po wybuchu przez znajdujące się w pobliżu okręty zespołu akcja ratownicza, doprowadziła do podjęcia z wody do godz. 10:40 łącznie 58 rozbitków z *Cheonan* z jej d-cą kmr por. Choi Won-il. Los pozostałych 46 członków załogi pozostał nieznany, choć przypuszczano, że część z nich mogła zostać uwieczniona zatopionej rufowej części kadłuba korwety. Podjęta od razu na dużą skalę na polecenie prezydenta Republiki Korei Lee Myung-bak, akcja ratowniczo-poszukiwawcza, w której początkowo uczest-

niczyło 6 jednostek marynarki wojennej i 2 Straży Przybrzeżnej, a z czasem dołączyły dalsze, w tym także 4 z U.S. Navy oraz lotnictwo, nie doprowadziła niestety do odnalezienia kolejnych żywych rozbitków. Służby ratownicze zdołały jedynie wyłowić z morza 20 kamizelek ratunkowych i 15 kasków ochronnych, z tym jednak, że odnaleziono je w odległości 11-29 km od miejsca katastrofy.

Zatonięcie *Cheonan*, które było jedną z największych katastrof okrętów południowokoreańskiej marynarki wojennej, wcześniej w 1974 w czasie silnego sztormu u południowo wschodnich wybrzeży Półwyspu poszła na dno jednostka Straży Przybrzeżnej ze 159 osobami, spowodowało wszczęcie na polecenie prezydenta Le Myung-bak śledztwa, którego zadaniem było ustalenie wszystkich przyczyn tragedii. Już następnym etapie prac przyjęto następujące warianty:

1. atak torpedowy,
2. eksplozja wewnętrzna,
3. przypadkowe wejście na minę,
4. wejście na przeszkodę nawigacyjną w postaci nieoznaczonej na mapach skały.

Ten ostatni wariant niemal natychmiast z punktu uznany przez południowokoreańskich specjalistów za zupełnie nieprawdopodobny, przede wszystkim z uwagi na dobrze znane ukształtowanie dna morskiego w rejonie wyspy Baengnyeong, pozbawione tego rodzaju przeszkód. Poza tym rozdarcie dna czy nawet burt na skałach nie powinno spowodować eksplozji i przełamania się kadłuba.

Wewnętrznej eksplozji jako przyczyny katastrofy, nie sposób oczywiście wykluczyć ze stu procentową pewnością. Powody takiej eksplozji mogły być różnorakie, poczynając od sabotażu bądź zamachu terrorystycznego, poprzez

awarię siłowni i późniejsze zapalenie się paliwa aż do wybuchu znajdującego się na pokładzie zapasu amunicji artyleryjskiej bądź torped. O tym, że nie mogły eksplodować pociski raketowe typu „Harpoon”, świadczyć mogą najlepiej fotografie wydobytej rufowej części korwety, a na których widoczne są pojemniki z raketami, wyglądające na nieznaruszone (inna, acz istotna kwestia iż znajdowały się one bezpośrednio na dachu rufowej nadbudówki, a nie w komorze amunicyjnej!). Do tej pory południowokoreańska flota nie odnotowała jeszcze przypadku podobnej eksplozji, a dodatkowe wątpliwości może budzić fakt, czy rzeczywiście ewentualna eksplozja była silna na tyle by rozzerwać kadłub na dwie części.

Wariant z miną morską, a precyzyjniej z wejściem na nią jako potencjalną przyczyną eksplozji na pokładzie korwety, zdaje się być bardzo prawdopodobny. Trzeba przypomnieć, że w okresie wojny koreańskiej (1950-1953) ówczesny Związek Radziecki miał dostarczyć Północnej Korei około 4000 min morskich, głównie kotwicznych, z których prawie 3000 postawiono na wodach wokół Półwyspu Koreańskiego. Z uwagi na fakt, że w toku działań wojennych przebieg linii frontu ulegał częstym i istotnym zmianom, spora część min znalazła się na wodach otaczających Półwysep części zajmowanej obecnie przez Republikę Korei. Przeprowadzone po zakończeniu zbrojnej fazy konfliktu trałowania⁴ pozwoliły na usunięcie większości z nich, choć przypadki odnajdywania kolejnych odnotowano w latach 1959 i 1984. Władze Republiki Korei zapewniają, że nie stosują broni minowej na własnych wodach. Oczywiście w tym miejscu mówimy jedynie o niejako „losowym” zdryfowaniu starej, pochodzącej jeszcze z czasów konfliktu zbrojnego, miny na wody terytorialne Korei Południowej. Nie sposób oczywiście wykluczyć także celowego działania sił specjalnych KRL-D, które świadomie „podrzuciły” minę, w tym przypadku raczej denną, w rejon wyspy Baengnyeong.

Pozostaje zatem jeszcze wariant z atakiem torpedowym, tym bardziej, że przecież dowodzący korwetą kmr por. Choi Won-il raportował, że został zaatakowany. Atak torpedowy mógł zostać przeprowadzony przez okręt podwodny, a marynarka wojenna Korei Północnej dysponuje zarówno jednostkami tej

Część rufowa *Cheonan* krótko przed zatonięciem.

Fot. Internet



4. Wg Makowski A., Kubiak K., *Korea 1950-53 Działania morskie*, Gdańsk 2000.



Północnokoreańskie okręty podwodne projektu 033 (typ *Romeo*) w bazie. Tak na dobrą sprawę, to nie wiadomo w jakie torpedy są one uzbrojone. Można przyjąć jako pewnik, że istnieje transfer niektórych nowoczesnych technologii zbrojeniowych z Iranu do KRL-D.

Fot. zbiory Jong-jin

klasy chińskiego typu „033” jak i własnej produkcji typu „Sang-O”, przeznaczone do działań w strefie przybrzeżnej. Pozostają jeszcze miniaturowe okręty podwodne typu „Yugo”, przeznaczone przede wszystkim do działań dywersyjnych, choć zdaniem niektórych źródeł wyposażone również w krótkie torpedy kal. 533 mm na zewnątrz kadłuba⁵. Nosicielami uzbrojenia torpedowego, zdolnymi do przeprowadzenia skrytego ataku (o ile, przy obecnym poziomie środków rozpoznania elektronicznego, jest w ogóle możliwe) mogły być także liczne kutry torpedowe pod banderą KRL-D, należące do typu „Sinpo” lub, co zdaje się być bardziej prawdopodobne, miniaturowego typu „Sin Hung”.

Rejon zatonięcia *Cheonan* z uwagi na niewielką głębokość (przeciętnie około 25 m) oraz silne prądy morskie (5 węzłów) nie bardzo nadaje się do ofensywnego zastosowania okrętów

podwodnych. Co więcej, obecności na wspomnianym akwenie jednostek sąsiada z północy nie odnotował także zwiad satelitarny. Szczegółowego znaczenia dla wyjaśnienia przyczyn eksplozji na korwecie *Cheonan* miało ustalenie czy źródła wybuchu znajdowało się wewnątrz czy też na zewnątrz kadłuba. W przypadku eksplozji wewnętrznej, jej siła wyginała bowiem krawędzie blach poszycia na zewnątrz. Gdy natomiast eksplozja spowodowana została wybuchem zewnętrznym (przy wejściu na minę bądź trafienia torpedą), krawędzie arkuszy poszycia były powyginane do wnętrza kadłuba. Sprawdzenie charakteru uszkodzeń kadłuba wymagało jednak podniesienia jego części z dna i poddanie ich oględzinom na powierzchni. Z tego powodu oraz oczekując, że w zatopionej rufowej części kadłuba mogą się jeszcze znajdować uwięzieni żywi ludzie, pośpiesznie przystąpiono do poszukiwań wraku. Trzeba zauważyć, że specjaliści od początku wątpiewali w efekt tzw. „poduszki powietrznej”, który teoretycznie stwarzał szansę przeżycia marynarzom uwięzionym w zatopionych pomieszczeniach przez 40-60 godzin.

Już 30 marca 2010 sonar zarejestrował przedmiot o długości około 30 m, spoczywający na głębokości 45 m w odległości zaledwie 50 m od miejsca katastrofy⁶. Prace nurków utrudniały silne prądy podwodne o prędkości 5 węzłów oraz słaba widoczność nie przekraczająca 1 metra. W trakcie penetracji wraku zginął 53 letni st. bosman Han Joo-ho, doświadczony trener w szkole nurków południowokore-

ańskiej marynarki wojennej, a dalszych 2 nurków trafiło do szpitala. Gdy stwierdzono, że w zatopionej części kadłuba nie znajdują się już żywi ludzie, co z uporem sugerowały koreańskie media, przystąpiono do przygotowań do podniesienia wraku. Z uwagi na trudne warunki naturalne, do podniesienia rufy korwety specjalny dźwig pływający o znacznym udźwigu przystąpił dopiero rankiem 15 kwietnia 2010 roku. Po wydobyciu fragment *Cheonan* umieszczono na pokładzie gigantycznej barki i odholowano do bazy marynarki wojennej, gdzie został poddany gruntownym oględzinom. W „pułapce” rufy wraku odnaleziono początkowo 2 ciała, a po całkowitym osuszeniu pomieszczeń jeszcze kolejnych 37 ciał.

Dziobowa część *Cheonan* została wydobyta w identyczny sposób z głębokości 25 m w dniu 23 kwietnia 2010, a w jej wnętrzu odnaleziono 1 ciało. Tym samym liczba zabitych w katastrofie korwety w dniu 26 marca wzrosła do 40, a dalszych 6 marynarzy jest oficjalnie uznawanych za zaginionych, choć nikt nie ma wątpliwości, że zdołali oni przeżyć zatonięcia okrętu.

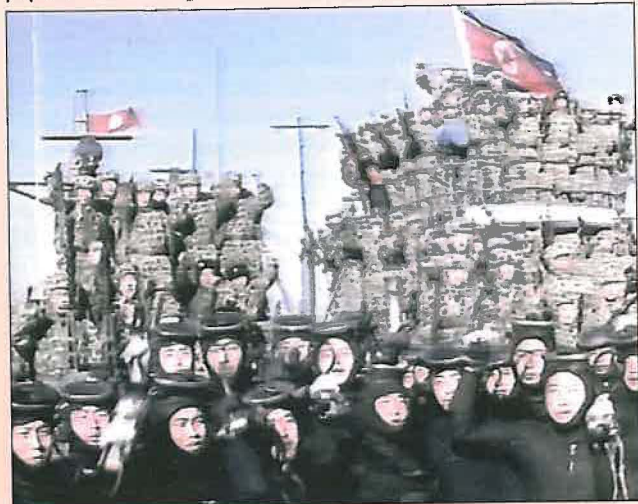
Podniesie w końcu całego już kadłuba jednostki pozwoliło władzom Korei Południowej na postawienie śmielszych hipotez dotyczących przyczyn zatonięcia *Cheonan*. Już bezpośrednio po wydobyciu części rufowej, prowadzący śledztwo specjaliści stwierdzili, że uszkodzenie kadłuba musiało powstać wskutek zewnętrznej detonacji w pobliżu burty okrętu. Uznano, że charakter uszkodzeń wskazuje na bardzo prawdopodobny wybuch dużej torpedy, której głowica bojowa ważyła 250-300 kg. Na podstawie tej opinii minister obrony Republiki Korei Kim Tae-young w dniu 24 kwietnia poinformował, że najbardziej prawdopodobną przyczyną zatonięcia korwety uznaje się atak torpedowy, choć nie wskazał jego sprawców.

Przyjęcie hipotezy o ataku torpedowym pozostaje w sprzeczności z zeznaniami ocalałych marynarzy obsługujących system nasłuchowy korwety, którzy nie wykryli obecności torped w pobliżu okrętu. W tym kontek-

5. Wg Sobański M.S., *Marynarka wojenna Korei Południowej Republiki Ludowo-Demokratycznej*, „OW” nr 4/2004 (66).

6. Niektóre źródła mówią, że część dziobowa była oddalona od części rufowej o blisko 6 km, w dodatku ta pierwsza spoczywała na głębokości 25 m. Sprzeczność jest tylko pozorna, zważywszy, że część dziobowa poszła na dno krótko po eksplozji, która rozerwała kadłub, a rufowa dryfując utrzymywała się jeszcze na powierzchni przez dalsze ponad 3 godziny.

Grupa specjalna północnokoreańskiej floty na jakimś wiecu, zapewne poparcia dla Wielkiego Wodza lub Wielkiego Syna. Fot. zbiory Jong-jin





Część rufowa Cheonan po podniesieniu z dna ładowana na specjalną barkę.

Fot. Internet

ście rodzi się mimowolne pytanie czy to urządzenia pokładowe były niedoskonałe, a może ich obsługa niedostatecznie przeszkolona?

Po podniesieniu obu części jednostki ustalono, że do jej zatonięcia doszło na skutek zewnętrznego silnego podwodnego wybuchu w pobliżu dziobu *Cheonan*, przy czym ładunek, który doprowadził do eksplozji (torpeda lub inny rodzaj broni) nie wszedł w bezpośredni kontakt z kadłubem. Do wybuchu doszło jednak w odległości niemal kontaktowej.

Stwierdzenie ministra Kim Tae-young nie zamknęło oczywiście prowadzonego dochodzenia, a tym bardziej już całej sprawy. Zresztą sam minister zauważył asekuracyjnie, że nadal rozpatrywane są jeszcze inne przyczyny tragedii.

Otwarta zostaje przede wszystkim kwestia, co tak naprawdę robił okręt o wyporności ponad 1200 t na płytkich przybrzeżnych wodach wokół wyspy Baengnyeong, eksploatowanych ge-

neralnie przez rybołówstwo, w dodatku nie odwiedzanych przez korewety od co najmniej kilku lat.

Co więcej, morski taktyczny system dowodzenia marynarki wojennej, pozwalający na cyfrowe śledzenie wszystkich południowokoreańskich okrętów był niesprawny akurat w czasie, gdy doszło do zatonięcia *Cheonan*, doprawdy zadziwiający przypadek! Wątpliwości do rozwikłania, jak to zwykle bywa w przypadku katastrof, jest zresztą dużo więcej, a czy zostaną one wyjaśnione, to już pokaże czas.

Warto zwrócić uwagę również na polityczny aspekt całego wydarzenia. Władze Korei Południowej, choć za najbardziej prawdopodobną przyczynę zatonięcia korewety *Cheonan* uznały atak torpedowy, to jednak formalnie winą za jego przeprowadzenie nikogo nie obciążły, w tym także swego największego wroga – Koreę Północną, wstrzymując się z tym, jak mówią do czasu ostatecznego zakończenia dochodzenia.

Ze swej strony Phenian (lub Pjongjang jak chcą tego inni) w dniu 17 kwietnia 2010 roku, a więc już po wydobyciu części rufowej okrętu, oficjalnie ogłosił, że nie ma nic wspólnego z tragedią korewety, za którą całą winę ponoszą „marionetkowe” władze Republiki Korei. Zastosowana w tym przypadku przez Koreańczyków z Północy dość pokrętna jak zwykle argumentacja, po głębszej analizie nie jest jednak pozbawiona pewnej logiki. Phenian uważa mianowicie, że zatonięcie *Cheonan* jest efek-

tem wewnętrznej walki o władzę w Korei Południowej we związku z przewidzianymi na dzień 2 czerwca 2010 roku wyborami lokalnymi, a zamiarem „spiskowców” miało być wykorzystanie tragedii okrętu do nastawienia opinii publicznej kraju przeciwko jego obecnym władzom.

Aktualne wydarzenia międzykoreańskie, które dodatkowo komplikują i tak bardzo napiętą sytuację na Półwyspie Koreańskim są z dużym zainteresowaniem i troską obserwowane przez Stany Zjednoczone i Chińską Republikę Ludową, gotowe w każdej chwili bronić swych ewentualnie zagrożonych interesów.

Na chwilę obecną nic nie wskazuje by sprawa zatonięcia, a może jednak zatopienia korewety *Cheonan* doprowadziło do ponownego wejścia „uśpionej” wojny między państwami koreańskimi w fazę otwartego konfliktu zbrojnego, choć oczywiście nie sposób tego definitywnie wykluczyć, a sam w końcu poważny i tragiczny incydent okaże się zapewne tylko jeszcze jedną pozycją na długiej liście „grzechów” stron. Czy dowiemy się wszystkich szczegółów i uwarunkowań tego wydarzenia, w co szczerze wątpię, pokaże czas. ●

Bibliografia

1. *Combat Fleets of the World's 2002-2003* pod red. A. D. Baker III, Annapolis 2002.
2. Groehler O., *Der Koreakrieg 1950 bis 1953*, Berlin 1980.
3. Makowski A., Kubiak K., *Korea 1950-53. Działania morskie*, Gdańsk 2000.
4. Sobański M.S., *Tragedia „KURSKA”, „OW”* nr 5/2000 (40).
5. Sobański M.S., *Marynarka wojenna Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej, „OW”* nr 4/2004 (66).
6. Internet.

Tym razem część dziobowa po wydobyciu z głębin.

Fot. Internet



Itlis w czasie remontu w Tsingtao.
Fot. zbiory Reinhard Kramer



Niemieckie kanonierki typu „Itlis”

Przebieg służby

Od początku XX wieku do roku 1914 Kaiserliche Marine posiadała 7 własnych stacji, rozrzuconych na całym świecie – Europejską, Zachodnio-Afrykańską (Duala), Wschodnio-Afrykańską (Dar-es-Salam), Wschodnio-Azjatycką (Tsingtau), Australijską (Natapi – Rabaul), Zachodnio-Amerykańską i Wschodnio-Amerykańską (St. Thomas). Kanonierki typu „Itlis” pełniły służbę w 4 z nich.

„Itlis”

W dniu 1 grudnia 1898 r. na *Itlis* podniesiono banderę i okręt wszedł w skład Kaiserliche Marine. Zaraz po uroczystościach rozpoczęły się próby, które zakończono w styczniu następnego roku. 6 lutego kanonierka, która dowodził KKpt (kmdr ppor) Wilhelm Lans na zawsze opuściła Kilonię i skierowała się na Daleki Wschód by podjąć służbę w tamtejszej stacji. Po wizycie w brytyjskim Falmouth na trasie *Itlis* znalazło się Morze Śródziemne. W Zatoce Biskajskiej kanonierka udzieliła pomocy brytyjskiemu parowcowi *Port Darwin*, unieruchomionemu z powodu awarii śruby napędowej, odholowując go do hiszpańskiego portu La Coruna. Następnie niemiecki okręt przeciął Morze Śródziemne i przez Kanał Sueski wyszedł na Ocean

Indyjski, zatrzymując się w Gibraltarze, Port Said, Adenie, Kolombo i Penangu. 27 kwietnia *Itlis* dotarł do Singapuru, a 18 maja osiągnął Zatokę Kiautschou, na brzegach której znajdował się port – twierdza Tsingtao – forposta kaiserowskich Niemiec na Dalekim Wschodzie.

1 czerwca kanonierka podeszła do latarni morskiej Promontory, gdzie odbyła się uroczystość poświęcona pamięci członków załogi pierwszego *Itlis*, którzy zginęli na tych wodach ze swym okrętem 23 czerwca 1896 r. później jednostka przeszła do Szanghaju, gdzie podano ją remontowi bieżącemu po długiej trasie z Europy. Po zakończeniu remontu okręt kontynuował rejs, odwiedzając Shimoseki, Kenzan, Port Artur, Władywostok i Zatokę De-Castri. Kończącym punktem był port Hakodate, skąd *Itlis* już z okrętami Eskadry Dalekowschodniej powrócił do Tsingtau. Później kanonierka pełniła nie wyróżniającą się żadnymi specjalnymi wydarzeniami funkcję „stacjonera” w Tsingtau bądź na rzece Jangcy. W początkach 1900 roku jednostka znów wyruszyła w długi rejs, odwiedzając Hongkong, Kanton, Makau, Amon i porty japońskie. W drodze powrotnej *Itlis* wyszedł z Kobe by przez krótki czas stać na redzie Taku, po czym powrócił do Tsingtau.

Wiosną 1900 roku powstanie I Ho T’uan (tzw. „bokserów”), które rozpoczęło się w Chinach jeszcze w minionym roku, przybrało na sile. W maju wojska buntowników podeszły pod stolicę kraju. Niemiecki ambasador w Pekinie von Ketteler poprosił Berlin o wsparcie wojskowe. W dniu 29 maja dowódca Dalekowschodnią Eskadrą Krążowników wiceadm. F. von Bendemann skierował *Itlis* z Tsingtau do Taku. Po dwóch dniach okręt rzucił kotwicę na redzie, gdzie pośpiesznie zebrała się imponująca międzynarodowa eskadra. 4 czerwca na prośbę niemieckiego konsula w Tientsin, skierowano z pokładu kanonierki do miasta w celu ochrony Europejczyków oddział desantowy w składzie 2 oficerów i 30 marynarzy, dowodzony przez starszego oficera KL (kpt) Roberta Kühne. Z uwagi na fakt, że *Itlis* był jedynym niemieckim okrętem zdolnym do wejścia w ujście rzeki Peiho i w związku z tym musiał cały czas pozostawać w pełnej gotowości bojowej, po 5 dniach skierowany do Tientsin oddział desantowy został zastąpiony przez marynarzy i krążownika pancernopokładowego *Irene* i powrócił na pokład. Obowiązki starszego oficera Lans powierzył posiadającemu najdłuższy staż oficera wachtownego OL (por.) Albertowi Hoffmann-Lamatsch Edler v. Waffenstein.

Sytuacja stawała się jednak coraz bardziej napięta. Skierowany 10 czerwca do Pekinu koleją zbiorczy oddział desantowy, dowodzony przez brytyjskiego wiceadm. Seymour, został szybko zablokowany między Tiensin a stolicą przez oddziały powstańców i wojsk rządowych. W dodatku Chińczycy na niektórych odcinkach uszkodzili linię kolejową. Seymour nie dysponował już siłami by skierować nowy oddział desantowy, tym bardziej, że forty Taku kontrolujące swymi działami rzekę Peiho jak i dworzec kolejowy Tongku, gdzie zaczynała się linia do Pekinu, stanowiły kolejne ewidentne zagrożenie. W toku dwóch narad, jakie odbyły się 15 i 16 czerwca na pokładzie rosyjskiego krążownika pancernego *Rossija*, dowodzący międzynarodowymi zespołami okrętów podjęli decyzję by przejąć kontrolę nad umocnieniami Taku by zapewnić utrzymanie komunikacji z Tiensin. Wieczorem 16 czerwca chińskiemu komendantowi gen. Lo Song-huang wręczono ultimatum z żądaniem przekazania fortów sojuszników do godz. 02:00 w nocy dnia następnego. W przypadku nie wypełnienia żądania sojusznicy zastrzegli sobie prawo dokonania przejęcia umocnień siłą. Podstawową trudnością rozwiązania siłowego była niemożliwość ostrzału umocnień przez duże okręty, które nie były w stanie pokonać piaszczystej ławicy na rzece Peiho. Zadanie to zre-

alizować mogły jedynie 8 kanonierek, którymi dysponowała eskadra – rosyjskie *Giljak*, *Bobr* i *Koriejec*, niemieckie *Iltis*, francuski *Lion*, brytyjski *Algerine*, japoński *Atago* oraz amerykański *Monocacy*. Przeciwnikiem tych niewielkich i praktycznie niechronionych pancernem okrętów były 2 forte na lewym brzegu Peiho – Północno-zachodni i Północny oraz 2 na prawym – Południowy i Południowo-zachodni (lub Nowy), a także tak zwana bateria brzegowa. Umocnienia, ciągnące się z południa na północ wzdłuż morskiego brzegu, były uzbrojone w 177 dział różnych systemów i kalibrów. Niektóre z nich posiadały pełne pole ostrzału (360°), dzięki czemu mogły ostrzeliwać zarówno ujście rzeki jak i samą rzekę, a także dworzec Tongku.

Wieczorem u d-cy *Bobr* kpt. II rangi (kmdr por.) Dobrowolskiego zebrała się rada wojenna złożona z dowódców rosyjski i zagranicznych kanonierek oraz torpedowców, która wypracowała następujący plan operacji i rozmieszczenie okrętów:

1. O ile ultimatum pozostanie bez odpowiedzi, to 6 kanonierek stojących na kotwicach naprzeciw fortów otworzy ogień 17 czerwca o godz. 04.00. Sygnał do ataku poda „*Bobr*”. Celem ostrzału – Fort Północno-zachodni. „*Iltis*” i „*Algerine*” mają prowadzić ostrzał w taki sposób by oddział desantowy mógł rozpocząć szturm.

2. Pozostałe 4 kanonierki ostrzeliwają później Fort Południowy i Północny, a także baterie na plaży.

3. 2 brytyjskie kontrtorpedowce atakują 4 stojące przed Admiralicją chińskie torpedowce.

4. Japońska kanonierka „*Atago*” zabezpiecza stację kolejową Tongku”.

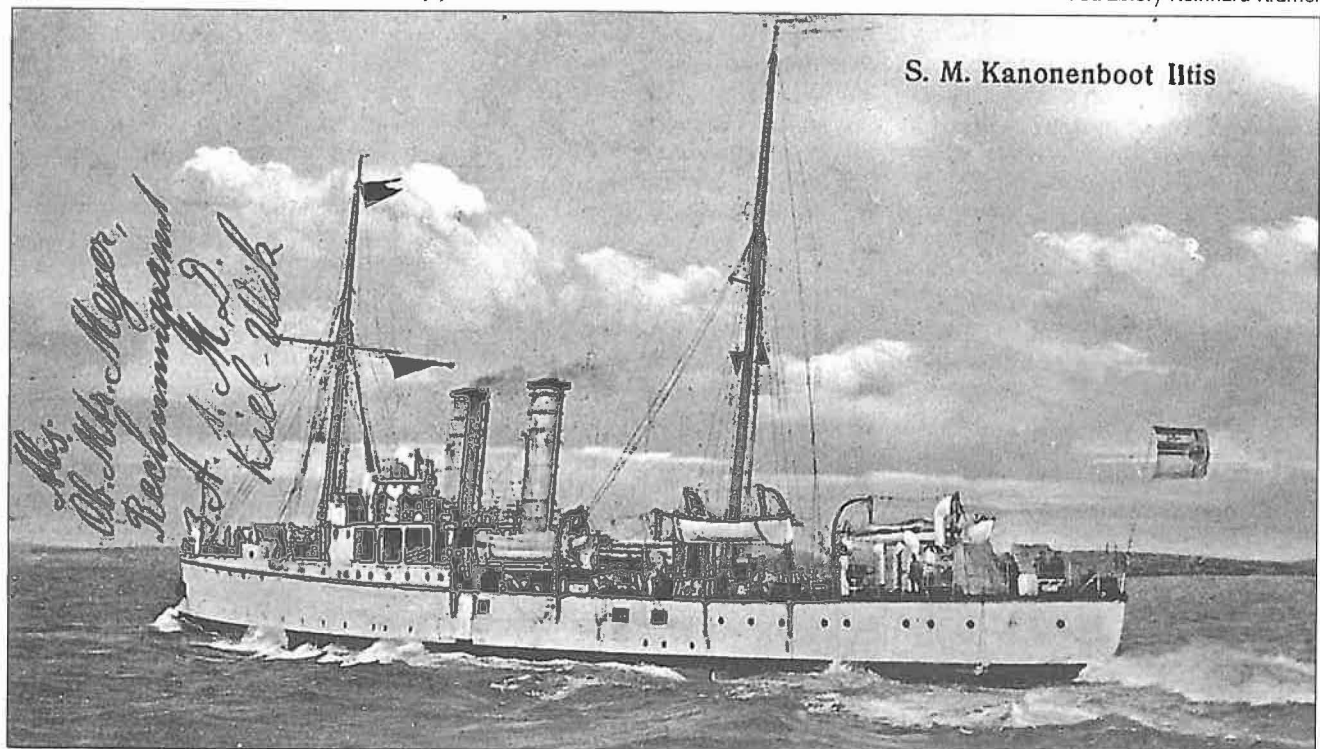
Do działań lądowych sformowano bazujący w rejonie Tongku międzynarodowy oddział desantowy którego szefem został d-ca niemieckiego krążownika pancerno-pokładowego *Hansa* KzS (kmdr) Hugo Pohl. Jeszcze za dnia *Lion*, *Iltis* i *Atago* przerzuciły w rejon stacji 300 japońskich żołnierzy z zadaniem jej obrony. Pozostałe kanonierki stały na kotwicy zgodnie z otrzymanymi dyspozycjami⁷.

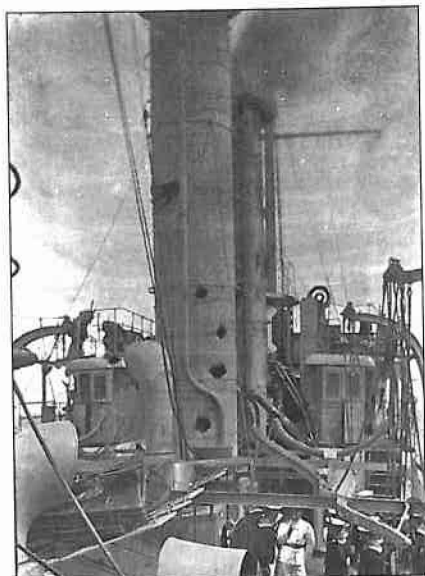
Wydarzenia potoczyły się jednak w sposób zgoła inny niż to planowano. Na godzinę i 10 minut przed upływem terminu ultimatum, dokładnie 17 czerwca o godz. 00:50, Chińczycy otwarli ogień do kanonierek. *Iltis* i *Lion* znajdujące się wówczas w rejonie Tongku musiały zejść z kotwicy i przejść na wyznaczoną pozycję, co zajęło około półtorej godziny. W tym czasie niemiecka jednostka nie została uszkodzona. Gdy zaczęło świtać, ogień chińskich artylerzystów stał się celniejszy. Przy czym sądząc po charakterze uszkodzeń,

7. z powodu awarii maszyn w akcji bojowej nie wziął udziału *Atago*, a d-ca *Monocacy* odmówił udziału w ostrzale.

Iltis w biało-żółtym malowaniu w czasach swojej świetności.

Fot. zbiory Reinhard Kramer





Uszkodzenia *Iltisa* odniesione w czasie forsowania fortów Taku. Fot. zbiory Martin Maass

to wysokie kominy *Iltis* stały się doskonałym punktem orientacyjnym dla kanonierów przeciwnika. Do pierwszego trafienia doszło o godz. 04:26 – pocisk przebił drugi komin. Następnie w krótkim czasie kanonierka została jeszcze czterokrotnie trafiona w ten komin, co jednak nie wywarło żadnego wpływu na jej zdolność bojową. Następne trafienie było skuteczniejsze, bowiem zniszczyło jedno z ustawionych dodatkowo dział kal. 37 mm, przejętych z krążownika pancernopokładowego *Hertha*, uszkodziło pierwszy komin i spowodowało śmierć 2 członków załogi. Z kolei kanonierki do godz. 04:45 zdołały stopniowo wyeliminować większą część chińskich dział szybkostrzelnych zamontowanych w Fortcie Północno-zachodnim, po czym do szturm przystąpił oddział desantowy Pohla i po 45 minutach zdołał opanować fort. W umocnieniach pozostawiono jedynie niewielki pododdział, a siły główne ruszyły do Fortu Północnego, który opanowały z marszu, zdobywając 2 nieuszkodzone działa kal. 150 mm. Działa te natychmiast otwały ogień w kierunku Fortu Południowego.

Gdy tylko nad Fortem Północno-zachodnim podniesiono brytyjską flagę, kanonierki, za wyjątkiem ciężko uszkodzonego *Giljak*, zeszły z kotwicy i przeszły na nową pozycję, skąd rozpoczęły ostrzał Fortu Północnego. *Iltis* stanął początkowo przed *Algerine*, ograniczając sektor ostrzału brytyjskiej jednostki i musiał zmienić pozycję, odchodząc około 200 m. Wszystko to odbywało się pod gęstym ogniem chińskiej artylerii. Po zajęciu przez desant Fortu Północnego kanonierki zajęły się Fortem Po-

łudniowym, który jednak odpowiadał celnym ogniem. Około godz. 05:45 *Iltis* pierwszy raz został poważnie uszkodzony – pocisk, który trafił poniżej mostka, spowodował wybuch części amunicji do dział kal. 37 mm i uszkodził nadbudówkę. Zginął przy tym OL Hans Hellmann. Niemal natychmiast drugi pocisk eksplodował na samym mostku, we wyniku czego odłamki ciężko raniły d-cę kanonierki. Dowodzenie przejął von Waffenstein. Lekarz okrętowy z sanitariuszem gotowi byli już do ewakuacji Lansa, gdy następny pocisk zniszczył lewoburtową schodnię mostka, na której się znajdowali. W rezultacie ranny d-ca i medycy spadli na pokład. Dopiero później zdołano przenieść Lansa, który odniósł 25 ran na pokład parowego kutra z *Herty*, znajdującego się przy lewej burcie, gdzie pozostał w pełni przytomny do końca starcia.

O godz. 05:52 krzyżowy ogień kanonierki i 2 dział kal. 150 mm ze zdobytego Fortu Północnego spowodował silną eksplozję składu amunicji w Fortcie Południowym. Ostrzał z fortu osłabł, jednak szybkostrzelne działa z jego południowej części i baterii brzegowej kontynuowały walkę. O godz. 06:25 odnotowano silny wybuch już na terenie baterii. W godz. 06:15-06:30 rosyjski torpedowiec *No 207* wraz z szalupami z *Iltis* i *Algerine* przerzucił część sił desantu z Fortu Północnego na drugi brzeg rzeki, po czym Fort Południowy został zajęty bez specjalnych trudności. Dokładnie w tym czasie prawą burtę *Iltis* trafił pocisk kal. 240 mm, wystrzelony z dział Kruppa baterii brzegowej, który omal nie doprowadził do zguby okrętu. „Podarek”, niemieckiego w końcu pochodzenia, przebił drewniane burty kanonierki na wylot, powodując przy tym poważne uszkodzenia i zabijając 2 marynarzy. Na szczęście dla Niemców pocisk eksplodował dopiero na brzegu rzeki Peiho. Do tego czasu w rękach Chińczyków pozostał jedynie Fort Południowo-zachodni i bateria brzegowa. Gdy jednak desant zaczął ostrzeliwać te umocnienia z dział zdobytych na Fortcie Południowym opuściły je chińskie oddziały. W rezultacie do godz. 07:00 opór został praktycznie zdławiony, szturm fortów Taku zakończył się pełnym sukcesem atakujących. W toku walk niemiecka kanonierka wystrzeliła 658 pocisków kal. 88 mm, 1190 kal. 37 mm oraz 3174 pocisków z karabinów maszynowych.

Sukces sporo kosztował *Iltis*, który został trafiony 21 pociskami, w tym jednym szrapnelem, który eksplodo-

wał w powietrzu nieco za drugim kominem. Górny pokład kanonierki był silnie uszkodzony. Najsilniej uszkodzony był rejon obu masztów, platformy kompasu, drugiego komina i nadbudówki. Zginął oficer i 6 marynarzy, a kolejny zmarł po kilku dniach. Rannych zostało 11 marynarzy. Ogółem sojusznicy stracili na okrętach i wyniku walk lądowych 33 zabitych i 105 rannych. KKpt Wilhelm Lans za zasługi przy zdobyciu fortów Taku został w dniu 24 czerwca jako pierwszy w marynarce wojennej odznaczony przez cesarza Wilhelma II jednym z najwyższych niemieckich orderów – Pour le Merite. W rezultacie (27.01.1903 r.) również sam *Iltis* otrzymał prawo noszenia kopii tego orderu, przymocowanego do flagsztoku proporca oraz obu burt swoich szalup, stając się jedynym okrętem Kaiserliche Marine odznaczonym Pour le Merite.

Po zakończeniu walk kanonierka zeszła z kotwicy i przeszła na redę Taku, jednak z uwagi na niski stan wody mogła pokonać piaszczystą ławicę dopiero popołudniu. Nazajutrz *Iltis* dowodzony nadal przez von Waffenstein powrócił na rzekę. Okręt pozostawał w rezerwie na wypadek ataku chińskich powstańców na Tongku. Wkrótce z Tiensin przybył Kühne, który zmienił tymczasowego d-cę. Do końca lipca załoga własnymi siłami i z pomocą stoczni w Tongku dokonała prowizorycznej naprawy powstałych uszkodzeń. Do 6 sierpnia został odblokowany Tiensin i odpadło zagrożenie Tongku. Tego samego dnia *Iltis* wyszedł do Szanghaju. Tam od 17 sierpnia rozpoczęto kapitalny remont kanonierki, w które trakcie zmieniono kształt ozdób rufowych okrętu. Po zakończeniu remontu jednostka podjęła służbę w charakterze „stacjonera” w Szanghaju.

W dniu 24 września na okręt przybył nowy d-ca KL Wilhelm Sthamer. W końcu następnego miesiąca *Iltis* opuścił Szanghaj i przeszedł rzeką Jangcy do Hankou, gdzie pełnił obowiązki „stacjonera” od 29 października do 15 kwietnia 1901 r., a po zastąpieniu przez *Tiger*, powrócił do Tsingtau. W późniejszej karierze kanonierki nie było już niczego bohaterskiego – postoje w rozlicznych portach i Tsingtau, okresowe remonty, ćwiczenia artylerijskie, wizyty w pobliskiej Japonii i Korei oraz rejsy w rejonie stacji. Oto niektóre z wydarzeń w późniejszej 13 letniej służbie kanonierki.

15 kwietnia 1903 na pokład *Iltis*, którym dowodził wówczas KKpt Oskar Graf von Platen – Hallermund przybył

książę Jerzy Pruski, podróżujący po Dalekim Wschodzie incognito jako Graf von Wartenberg. Odwiedził Seul, gdzie otworzył niemiecką szkołę i po 4 dniach na pokładzie kanonierki udał się do Japonii. W dniu 6 marca następnego roku *Iltis* uczestniczył w uroczystym otwarciu Nowego Portu w Tsingtau. Gubernator Kiautschou KzS Truppel i 2 admirał eskadry kontradm. von Holtzendorff przybyli na kanonierce do nowego mola, gdzie oczekiwali ich już budowniczo wie portu Rollmann i Troschel. Po oficjalnym otwarciu z mola odszedł pierwszy pociąg, którym można było dotrzeć do wewnętrznego terytorium, należącego do Niemiec zgodnie z umową koncepcji. W roku 1908 kanonierka, którą dowodził KKpt Max Lans, młodszy brat Wilhelma Lansa, prowadziła badania hydrograficzne w Zatoce Kiautschou i dalej aż do latarni morskiej Shawelsan u ujścia Jangcy. Do przeprowadzenia tych robót na pokład okrętu zaokrętowano specjalny pododdział. Łącznie badania objęły powierzchnię około 2500 kwadratowych mil morskich. Do wybuchu chińskiej rewolucji 1911-12 *Iltis* znajdował się w Nankinie, skąd 18 października pod flagą d-cy eskadry kontradm. Günther von Krosigk przeszedł do Hankou. Tam z okrętu zszedł oddział desantowy, którego zadaniem była ochrona żyjących w mieście obywateli niemieckich. Z uwagi na złożoność sytuacji kanonierka pozostawała w Hankou do marca 1912, jednak Niemcy nie uczestniczyli aktywnie w rozgrywających się wydarzeniach.

15 czerwca 1914 r. po około 6 tygodniowym pobycie w Szanghaju, *Iltis* powrócił do Tsingtau, gdzie zamierzano poddać jednostkę kapitalnemu remontowi. Rozpoczęty w stoczni twierdzy prac nie zdołano ukończyć do chwili wybuchu I wojny światowej. Fakt ten odegrał decydującą rolę w dalszych losach „bohatera Taku”. Kanonierkę rozbrojono i zdjęto z niej załogę, a w dniu 7 sierpnia opuszczono banderę. Ostatni d-ca okrętu KKpt Fritz Sachsse otrzymał od gubernatora KzS Alfreda Meyer-Waldeck nominację na stanowisko d-cy filii „Ettapen-Dienst” w Tsingtau⁸. Część załogi przeszła na krążownik pomocniczy *Cormoran* przebudowany ze zdobytego przez lekki krążownik *Emden* rosyjskiego statku *Riazań*. Pozostali marynarze z chwilą rozpoczęcia oblężenia Tsingtau przez wojska japońskie zostali skierowani na front lądowy. W nocy z 28/29 września *Iltis*, bliźniaczy *Luchs* i mały krążownik *Kormoran* zo-

stały wyprowadzone na holu do Zatoki Kiautschou, gdzie pod kierownictwem szefa i głównego inżyniera stoczni zostały zatopione ładunkami wybuchowymi w odległości 1 Mm na zachód-południowo-zachód od latarni morskiej Junjuj (36°03' N, 120°16' E).

W uzupełnieniu trzeba dodać, że *Iltis* był swego rodzaju trampoliną w karierze licznej grupy oficerów, którzy pełnili służbę na jego pokładzie. Pierwszy d-ca kanonierki Wilhelm von Lans, w momencie wybuchu I wojny światowej dowodził I Eskadrą Okrętów Linowych, a w roku 1915 przeszedł w stan spoczynku ze względów zdrowotnych w stopniu pełnego admirała. Graf von Platen-Hallermund trafił na mostek cesarskiego jachtu *Hohenzollern*. W roku 1911 odszedł z czynnej służby we flocie i został marszałkiem dworu cesarza Wilhelma II, by po 5 latach uzyskać stopień wiceadmirała. Później dawny d-ca *Iltis* poszedł wraz z Wilhelmem na wygnanie i pozostawał przy nim jako marszałek dworu aż do roku 1935. Jeszcze 3 dalszych d-ców okrętu dosłużyło się wysokich szarż – to wiceadm. Wilhelm Sthamer, kontradm Robert Kühne oraz kontradm Hans Küsel. Kolejnych 8 oficerów uzyskało nominacje w latach 20 i 40-tych, byli to wiceadm. Friedrich Götting, Wolf von Trotha, Paul Berndt, Robert Witthoef-Emden, Thilo von Seebach, kontradm. Friedrich Hilbig, Walter Ekler. Najbardziej znanym z całej tej grupy był kontradm. Karl August Neger, który jako OL uczestniczył w ostrzale fortów Taku, a w latach I wojny światowej wstąpił się jako d-ca krążownika pomocniczego *Wolf II*.

Dowódcy okrętu: KL/KKpt Wilhelm Lans (grudzień 1898 – czerwiec 1900), OL Albert Hoffmann-Lamatsch von Waffenstein (po czerwiec 1900), KL Robert Kühne (po czerwiec – wrzesień 1900), KL/KKpt Wilhelm Sthamer (wrzesień 1900 – listopad 1902), KKpt Oskar Graf von Platen – Hallermund (30.11.1902 – 25.11.1903), KL/KKpt Wilhelm von Meerscheidt-Hüllessem (listopad 1903 – listopad 1905), KKpt Hans Küsel (27.11.1905 – 29.11.1907), KKpt Max Lans (listopad 1907 – listopad 1909), KKpt Felix Mersmann (listopad 1909 – luty 1912), KKpt Lothar von Gohren (luty 1912 – grudzień 1913), KKpt Fritz Sachsse (grudzień 1913 – sierpień 1914).

„Jaguar”

Bezpośrednio po wejściu do służby *Jaguar* rozpoczął próby, które trwały do

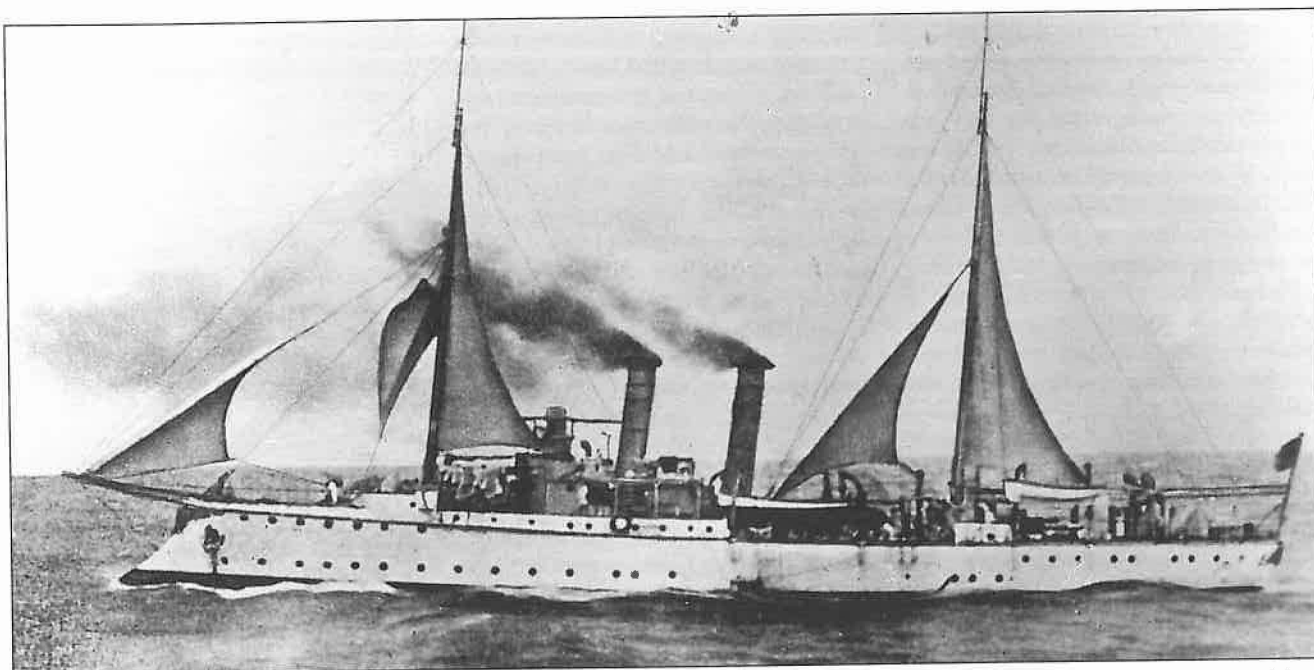
25 maja. W dniu 1 czerwca 1899 kanonierka opuściła Kilonię kierując się do Chin. Już w trakcie przejścia, gdy okręt znajdował się w Kolombo, jego d-ca KKpt Hugo Kinderling otrzymał z Berlina rozkaz oficjalnego potwierdzenia prawa Niemiec do Wysp Karolińskich i Mariańskich (za wyjątkiem Guam, należącego do USA), a także wyspy Palau. To terytorium zamorskie cesarstwo Hohenzollernów nabyło od Hiszpanii po jej nieudanej wojnie ze Stanami Zjednoczonymi w roku 1898. W tej sytuacji kanonierka po postoju w Singapurze przeszła Cieśninę Makasar i Torresa by 13 września osiągnąć port Herbertshöhe na wyspie Neu-Pommern, który w tym czasie był administracyjnym centrum niemieckich wpływów w strefie Oceanu Spokojnego⁹.

Po 16 dniach, po wzięciu na pokład miejscowego gubernatora von Bennigsen, *Jaguar* wraz z parowcem, na który zaokrętowano oddział wojsk kolonialnych, wyszedł w morze. 13 października na Ponape (Karoliny), 3 listopada na Jap (Palau) i 17 listopada na Saipanie (Mariany) odbyło się uroczyste podniesienie niemieckiej flagi państwowej. Ostatniego dnia miesiąca kanonierka dotarła do Szanghaju, gdzie została poddana remontowi.

Ostatecznie 4 stycznia 1900 r. *Jaguar* rzucił w końcu kotwicę w porcie Tsingtau. Po wejściu w skład Wschodnioazjatyckiej Eskadry Krążowników kanonierka rozpoczęła aktywną służbę. W miesiącach luty – marzec operowała na rzece Jangcy, dochodząc do Nankinu, a w kwietniu – maju złożyła wizytę w Japonii. W pierwszej połowie czerwca w związku z powstaniem I Ho T'u-an („bokserów”) *Jaguar* strzegł interesów cesarstwa w dolnym biegu Jangcy, a po zajęciu fortów Taku zabezpieczał wyładunek niemieckiego Wschodnioazjatyckiego Korpusu Ekspedycyjnego w Tongku. Równocześnie KKpt Kinderling odpowiadał za przeprowadzenie całej operacji desantowej. 23 października okręt powrócił do Tsingtau, a już w grudniu wyszedł by pełnić funkcję „stacjonera” w Czemułpo, skąd 20-go przeszedł do Szanghaju.

8. „Ettapen-Dienst” – służba „etapowa”. Niemcy planując prowadzenie wojny krążowniczej, jeszcze przed rozpoczęciem działań bojowych zatroszczyli się o zaopatrzenie swoich okrętów, tworząc całą flotę węglowców, zaopatrujących krążowniki we wcześniej uzgodnionych miejscach, a także rozwinęli w licznych portach świata sieć specjalnych agentów, zajmujących zakupem i dostawą węgla oraz żywności na rajdery.

9. obecnie miasto Kokopu na wyspie Nowa Brytania, wchodzącej w skład Papui – Nowej Gwinei.



Jaguar pod żaglami. Czasami wykorzystywano siłę wiatru dla oszczędzania zapasów węgla.

Fot. zbiory Martin Maass

Następny rok upłynął na ustawicznych rejsach. Po opuszczeniu 4 stycznia Szanghaju *Jaguar* skierował się ku południowo chińskiemu wybrzeżu, gdzie zmienił bliźniaczy *Luchs*. W rejonie tym pozostawał do końca czerwca, „demonstrując banderę” od Kantonu aż po Zatokę Tonkińską. W drugiej połowie roku kanonierka okresowo wchodziła w skład eskadry, odwiedzając wraz z nią w lipcu – sierpniu Japonię. Później do lutego 1902 *Jaguar* operował na wodach chińskich, po czym zabezpieczał powrót do Tsingtau oddziałów Wschodnioazjatyckiego Korpusu Ekspedycyjnego. W marcu jednostka przeszła remont w Nagasaki, by później z powodu narastających niepokojów operować w dolnym biegu Jangcy. Po kolejnych odwiedzinach w japońskich portach, kanonierka powróciła do Tsingtau, gdzie od 8 września do końca roku wykonywała obowiązki „stacjonera”. W grudniu *Jaguar* został wysłany w długi rejs, który trwał ponad 6 miesięcy. Okręt wszedł w dolny bieg Peiho, by następnie odwiedzić porty południowo chińskiego wybrzeża aż po terytorium francuskich Indochin. Odwiedził również koreańskie Czemułpo. Do Tsingtau kanonierka powróciła 8 czerwca 1903 r. Później jednostka wykonała jeszcze kilka krótkich rejsów. Począwszy od 21 marca 1904 przez okres około 3 miesięcy kanonierka znajdowała się w Tsingtau, po czym znów została wysłana na południowe wybrzeże Chin.

Wraz z wybuchem wojny rosyjsko-japońskiej *Jaguar*, którym dowodził KKpt

Adolf Kloebe, odwiedzał okresowo Czemułpo by „demonstrować banderę”, a także operował wzdłuż południowo chińskiego wybrzeża. W okresie kwiecień – maj 1905 r. okręt przeszedł bieżący remont w Tsingtau, po zakończeniu którego został znów skierowany na południe. Tam kanonierka operowała do listopada, po czym powróciła do głównej bazy. W początku następnego roku jednostka złożyła krótką wizytę w Japonii. Od połowy grudnia 1906 r. *Jaguar* znajdował się w Szanghaju, gdzie dochodziło wówczas do poważnych niepokojów.

Rok 1907 oraz większą część następnego kanonierka znajdowała się na wodach chińskich. W końcu 1908 okręt czasowo przeniesiono do Stacji Australijskiej. Częste niepokoje wśród miejscowej ludności Karolinów spowodowały, że Ministerstwo Kolonii zażądało skierowania tam okrętu dla brutalnego demonstrowania siły. Po opuszczeniu 15 października Szanghaju *Jaguar* 18 listopada osiągnął Herbertshöhe. Po 2 dniach z gubernatorem Hahl i niewielkim oddziałem policji kolonialnej na pokładzie kanonierka wyszła na Ponape, gdzie dotarła 25-go. Udział marynarzy w przywróceniu porządku nie był konieczny i 9 września jednostka wyruszyła w drogę powrotną, osiągając po 4 dniach Herbertshöhe. *Jaguar* pozostawał w Archipelagu Bismarcka do 27 grudnia, po czym wyruszył do Mikronezji. Po powrocie d-ca kanonierki KKpt Otto Boland otrzymał 12 marca 1909 r. rozkaz udania się na wyspy Samoa, gdzie doszło do niepokojów. Skie-

rowano tam również krążowniki *Leipzig* i *Arcona*, do spotkania z którymi doszło 28 marca. Bunt szybko stłumiono, a jego przywódców kanonierka w kwietniu przewiozła na Jaluit, wyznaczone na miejsce zsyłki. W ostatnich dniach maja okręt powrócił do Stacji Wschodnioazjatyckiej i pozostawał w Tsingtau do końca następnego roku.

W roku 1910 *Jaguar* pełnił obowiązki „stacjonera” w różnych chińskich portach. W grudniu doszło w Hankou do poważnych niepokojów wśród ludności. W dniu 21-go znajdująca się tam kanonierka skierowała na brzeg oddział desantowy. Wspólnym wysiłkiem Niemców, chińskiej armii, oddziałów międzynarodowego korpusu ochotniczego i brytyjskiej kanonierki rzecznej *Thistle* zdołano przywrócić spokój i porządek w mieście. Tym niemniej jednak dopiero 25 lutego następnego roku *Jaguar* mógł opuścić Hankou i powrócić do Tsingtau. Tam jednostka pozostawała do końca czerwca, po czym znów powróciła do aktywnej służby. Od listopada 1911 w związku z wydarzeniami chińskiej rewolucji lat 1911-12, kanonierka zapewniała ochronę niemieckiego konsulatu w Futschau. Okręt mógł powrócić do Tsingtau dopiero 28 kwietnia następnego roku, gdzie pozostawał do połowy czerwca, po czym znów został skierowany na południowo chińskie wybrzeże. Ostatni przedwojenny rok 1913 kanonierka spędziła na rejsach w strefie Stacji.

W lutym 1914 w czasie działań na Jangcy *Jaguar* uderzył kadłubem

o grunt, w wyniku czego doszło do jego przebicia, które załoga prowizorycznie zabezpieczyła podgrzewanymi łożkami. Okręt kontynuował służbę do połowy lipca, do chwili otrzymania 19-go rozkazu powrotu do Tsingtau, poprzedzonego przeprowadzeniem remontu w brytyjskim doku w Szanghaju. Złożona sytuacja międzynarodowa doprowadziła do tego, że remont prowadzono pośpiesznie. 31 lipca kanonierka wyszła z doku i w nocy pod dowództwem starszego oficera KL Fritza Matthiasa, niezauważenie opuściła Szanghaj¹⁰. W dniu 4 sierpnia okręt dotarł do Tsingtau, gdzie znalazł się w dyspozycji gubernatora KzS Alfreda Meyer-Waldeck.

W odróżnieniu od swoich rozbrojonych „bliźniaków” *Jaguar* wziął aktywny udział w obronie Tsingtau. Nowym d-cą został KKpt Karl von Bodecker, który przeszedł z *Tiger*. Już na początku wojny Niemcy zorganizowali dozory okrętowe w odległości 15 Mm od twierdzy, które funkcjonowały do czasu ogłoszenia przez Aliantów blokady Tsingtau. Służbę dozorową pełnił austro-węgierski krążownik pancernopokładowy *Kaiserin Elisabeth*, *Jaguar*, a także kontrtorpedowce *S-90* i *Taku*. W tym okresie krążownik, kanonierka i *S-90* parę razy

wychodziły do Zatoki Kiautschou, gdzie przeprowadzały ćwiczenia w zakresie wsparcia ogniowego skrzydła wysuniętej pozycji. W nocy 23 sierpnia okręty zabezpieczały ostatnią operację minową na podejściach do Tsingtau. Wkrótce kanonierka otrzymała szansę na wyróżnienie się. 30 sierpnia, manewrując w nocy i przy silnej mgłę na pierwszej linii blokady, japoński kontrtorpedowiec *Shirotae* wszedł na kamienie w rejonie wyspy Lisitao i został poważnie uszkodzony. Załoga opuściła uszkodzoną jednostkę i przeszła na inny pełniący służbę dozorową kontrtorpedowiec. Gdy stało się widno, *Jaguar* wyszedł w morze i ogniem artyleryjskim zniszczył japoński okręt.

Od 15 września *Kaiserin Elisabeth*, *Jaguar* i *S-90* zaczęło wykorzystywać do ostrzału japońskich wojsk. Wykorzystanie okrętów było poprzedzone starannie przeprowadzonymi przygotowaniami – rejon manewrowania i tor podejścia do niego został przemierzony i starannie wytyczony znakami nawigacyjnymi. Okręty przeprowadziły szereg próbnych wyjść by zapoznać się z torem wodnym, wybrzeżem oraz dla treningu artylerzystów w prowadzeniu ognia do celów brzegowych. Fokmars

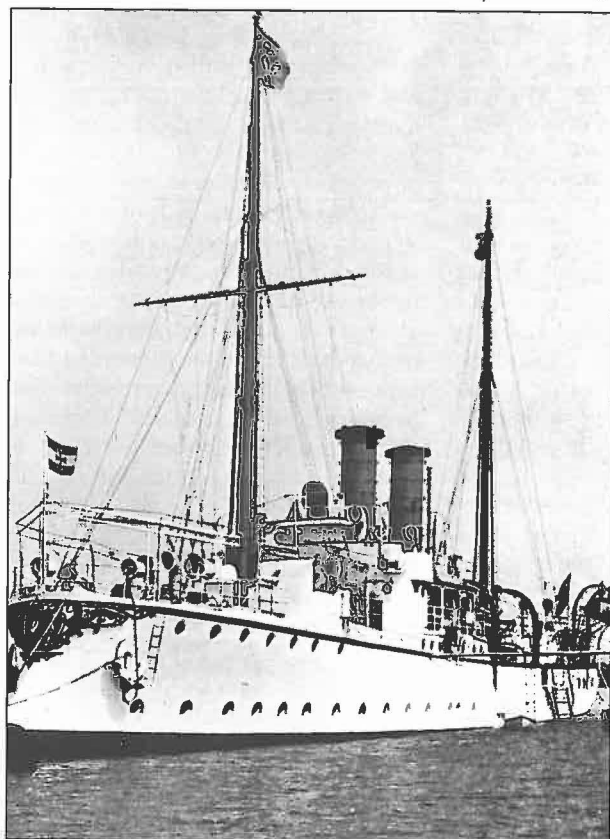
Jaguara został przystosowany na stanowisko obserwacyjne i dowodzenia, zaś grotmaszt usunięty by nie przeszkadzał w prowadzeniu ognia z rufowych dział pod ostrym kątem. W swojej książce „Japońska operacja przeciw Tsingtau w roku 1914” I. S. Isakow pisał: „Ogień artylerii okrętowej był na tyle efektywny, że prawe skrzydło japońskiej 23 brygady piechoty musiało zrezygnować z korzystania z nadmorskiej drogi na jej odkrytych odcinkach. Szczególnie efektywnie okręty wspierały swoje wojska lądowe 27 września w czasie forsowania przez Japończyków rzeki Litsun, której ujście i dolny bieg były dobrze widocz-

ne i przestrzeliwane z Zatoki Kiautschou. Japońskie dowództwo musiało wydzielić część połowych baterii do zwalczania niemieckich okrętów.” Poważnych szkód baterie te nie uczyniły, jednak zmusiły Niemców do rezygnacji ze strzelania na kotwicy i prowadzenia ognia przy niewielkiej prędkości. Krążownik i kanonierka były parokrotnie bezskutecznie atakowane przez lotnictwo przeciwnika. Wkrótce Japończycy ustawili na górze Kushan kilka baterii morskich dalekonośnych dział kal. 150 mm, co praktycznie zniweczyło aktywność okrętów oblężonych. Tym nie mniej jednak Niemcy jeszcze kilka razy próbowali ostrzelać pozycje przeciwnika, dopóki 4 października kolejna próba omal nie zakończyła się tragicznie dla *Jaguara*. O godz. 10:30 okręt został trafiony w dziób bezpośrednim pociskiem kal. 105 mm i był zmuszony do odejścia do wewnętrznego portu twierdzy. Od tej pory działa kal. 88 mm kanonierki nie były już w stanie wyrządzić poważnych szkód dobrze przygotowanym pozycjom japońskich wojsk, wobec czego wstrzymano dalszy ostrzał¹¹.

Ostatnią próbę wyjścia na zatokę podjęto w dniu 27 października, jednak przerwano ją w chwili, gdy w pobliżu burt kanonierki zaczęły padać pociski. W tym czasie japońskie lotnictwo nawiązało naloty na Tsingtau, przy czym głównymi ich celami były *Kaiserin Elisabeth* i *Jaguar*. Dla zmniejszenia uszkodzeń na pokładach okrętów, lukach maszynowni i innych wrażliwych miejscach nałożono worki z piaskiem, na które nałożono arkusze blachy. Na szczęście dla obrońców nie doszło do bezpośrednich trafień.

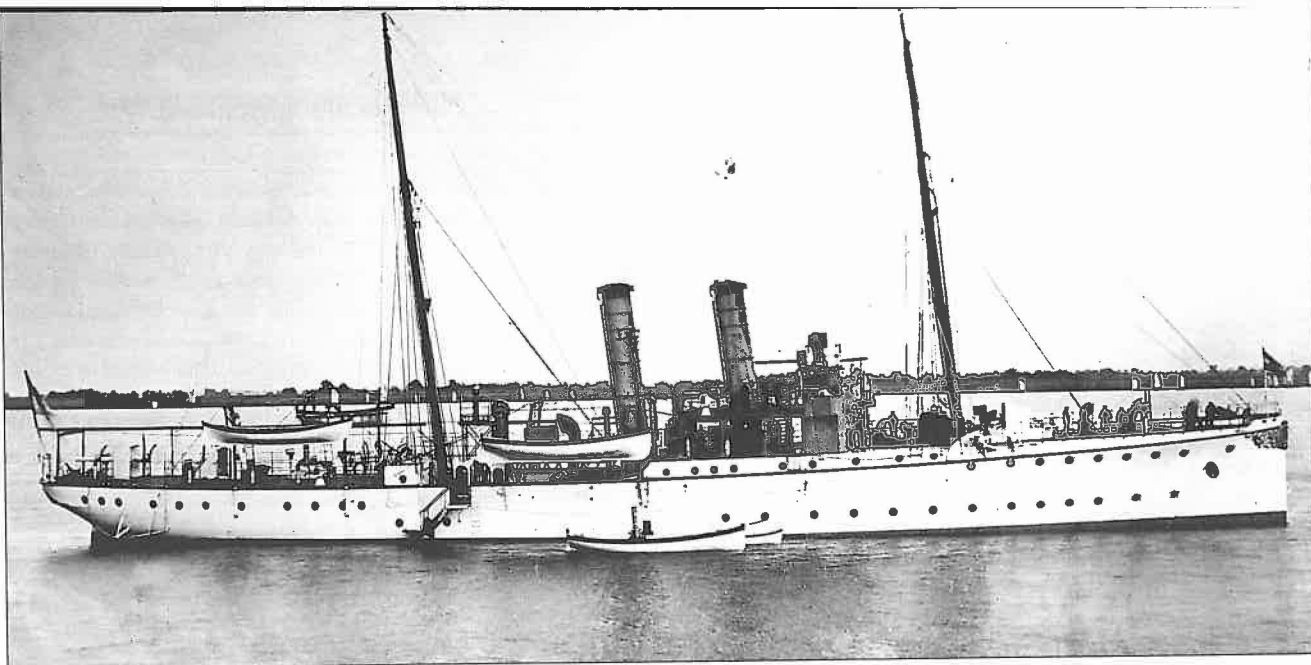
Ostatnie aktywne działania podjął *Jaguar* w nocy z 1/2 listopada, gdy wyszedł do ujścia rzeki Haipo próbując pomóc lewemu skrzydłu obrony. Nie mógł jednak wesprzeć obrony w znaczący sposób, bowiem musiał cały czas manewrować pod ogniem japońskiej artylerii. W czasie oblężenia Tsingtau kanonierka wystrzeliła łącznie 2200 pocisków kal. 88 mm, praktycznie wszystkie do celów lądowych, za wyjątkiem ognia do *Shirotae*. W nocy z 6/7 listopada postawiono kropkę w historii okrętu. *Jaguar* pozostający ostatnim z działających okrętów twierdzy, wyszedł do Zatoki Kiautschou

Kolejne ujęcie *Jaguara* w żółto-białym malowaniu wykonane na wodach niemieckich. Fot. zbiory Martin Maass



10. d-ca okrętu KKpt Friedrich Lüring pozostał w Szanghaju, gdzie organizował miejscową filię „Ettapen-Dienst”.

11. Isakow podaje, że w czasie oblężenia na *Jaguar* zamontowano 2 dodatkowe działa kal. 88 mm, które po pewnym czasie zdjęto.



Tiger w biało-żółtym malowaniu. Fotografia dobrze ukazuje wyposażenie okrętu.

Fot. „Ships of the World”

i został zatopiony przy użyciu ładunków wybuchowych w tym samym miejscu, gdzie 3 jego bliźniacze jednostki.

Do stopni admirałskich w Kaiserliche Marine dosłużyło się 2 d-ców kanonierki – wiceadm Hugo Kinderling i kontradm. Karl Wilbrandt. Kolejnych 4 oficerów osiągnęło te stopnie już w Kriegsmarine – wiceadm. Eduard Eichel, kontradm. Karl von Bodecker, Max Kühne i Hasso von Bredow.

Dowódcy okrętu: KL/KKpt Hugo Kinderling (kwiecień 1899 – marzec 1901), KL/KKpt Rudolf Berger (marzec 1901 – wrzesień 1902), Max Kühne (starszy oficer, czasowo 5 września – 19 listopada 1902), KKpt Karl Wilbrandt (listopad 1902 – marzec 1904), KKpt Adolf Kloebe (marzec 1904 – maj 1906), KKpt Harry Graf von Posadowsky-Wehner (maj 1906 – czerwiec 1908), KKpt Otto Bolland (czerwiec 1908 – maj 1909), KKpt Ernst Mysing (maj 1909 – czerwiec 1911), KKpt Ernst Vanselow (czerwiec 1911 – listopad 1912), KKpt Johann Tietgens (czasowo listopad 1912), KKpt Friedrich Lüring (listopad 1912 – sierpień 1914), KL Fritz Matthias (starszy oficer, czasowo, sierpień 1914), KKpt Karl von Bodecker (sierpień – listopad 1914), KKpt Harry Mündel (listopad 1914).

„Tiger”

W dniu 31 maja 1900 r., dwa tygodnie po wejściu do służby, *Tiger* otrzymał przydział do Stacji Wschodnioazjatyckiej. Przygotowanie do przejścia odbyło się w Kilonii od 2 do 6 czerwca. W dniu 16-go, gdy okręt stał na kotwicy u ujścia Łaby, odwiedził go cesarz Wilhelm II. Następnego dnia *Tiger* wyruszył w rejs. Odwiedzając po drodze szereg portów Europy i basenu Morza

Śródziemnego, kanonierka dotarła do Port Said, gdzie spotkała się z krążownikiem pancernym *Fürst Bismarck*, który opuścił Niemcy nieco później i również zmierzał na wschód. Po pokonaniu Morza Czerwonego jednostka przez 3 dni, między 21 a 23 lipca, ładowała węgiel w pobliżu wyspy Perm w Cieśninie Bab-el-Mandeb, po czym kontynuowała rejs. Wkrótce jednak *Tiger* wszedł na mieliznę u wybrzeża Francuskiego Somali i zszedł z niej z pomocą wezwanych z Dżibuti holowników. Uszkodzenia okazały się nieznaczne, jednak okręt musiał wejść do Adenu by ponownie uzupełnić paliwo.

Po przybyciu na Daleki Wschód, *Tiger* w pierwszej kolejności od 30 sierpnia do 12 września odwiedził Amoy i Swatow, po czym w doku Kowloon w Hongkongu mógł usunąć uszkodzenia powstałe w czasie wejścia na mieliznę u brzegów Afryki. Od 6 do 10 października okręt znajdował się w Kantonie i w końcu 22-go przeszedł do Tsingtau. Od tej chwili do zakończenia powstania I Ho T'uan jednostka operowała na Morzu Żółtym, gdzie zmieniła *Jaguar*. Od 2 lutego 1901 r. *Tiger* pełnił funkcję „stacjonera” na Jangcy. W czerwcu kanonierka opuściła rzekę i zawinęła na krótko do Tsingtau, po czym wyszła z wizytą do Czemulpo, skąd w środku w połowie lipca powróciła na Jangcy. W grudniu okręt odwiedził japońskie porty Nagasaki i Uraga, a w samym końcu roku wraz z krążownikiem pancernopokładowym *Herta* i małym krążownikiem *Bussard*, Hongkong.

W dniu 2 stycznia 1902 po przyjęciu na pokład w Hongkongu d-cy Wschodnioazjatyckiej Eskadry Krążowników wiceadm Felisa von Bendemann i jego świty, *Tiger* wyruszył z misją diploma-

tyczną do Bangkoku. Tam jednostka pozostawała od 13 do 19 stycznia. W tym czasie dowództwo niemieckiej eskadry dostąpiło audiencji u króla Syjamu. Po powrocie kanonierka do połowy czerwca operowała o wybrzeży południowych i środkowych Chin. Później *Tiger* pełnił funkcję „stacjonera” na Morzu Południowochińskim, składając ponowną grzecznościową wizytę w Bangkoku w końcu grudnia. W następnym roku kanonierka kontynuowała rejsy wzdłuż całego wybrzeża Chin. Na specjalną uwagę zasługuje rejs do Kantonu pod flagą nowego d-cy eskadry wiceadm. Geissler.

Po rozpoczęciu wojny rosyjsko-japońskiej, *Tiger* od połowy lutego do początku marca znajdował się w Czemulpo, aby w razie potrzeby ewakuować znajdujących się tam niemieckich obywateli przy lądowaniu wojsk japońskich. Po powrocie do Tsingtau jednostka zajmowała się badaniami hydrograficznymi w nadbrzeżnej i rzecznej strefie Zatok Kiautschou, które prowadził specjalny wzięty na pokład pododdział. Od kwietnia do początków sierpnia kanonierka demonstrowała niemiecką banderę od Sajgonu do Taku. Później *Tiger* uczestniczył w bezskutecznych poszukiwaniach zaginionego bez wieści oficera sztabu eskadry KL Hentschel von Gienheimb.

W następnym roku jednostka kontynuowała służbę „stacjonera” w licznych portach Chin. 20 listopada, w czasie planowego remontu w Szanghaju, zmarł d-ca okrętu KKpt Moritz Deimling. Na jego miejsce wyznaczono KKpt Hansa von Abeken. 15 grudnia w Czemulpo kanonierka wzięła na pokład niemieckiego posła i konsula generalnego w Seulu Konrada von i 19-go dostarczyła go do Szanghaju. W związku

z silnymi niepokojami w tym mieście z pokładu *Tiger* zszedł na brzeg oddział desantowy przeznaczony do ochrony dzielnicy europejskiej, a sam okręt pozostawał w porcie do 30 kwietnia następnego roku, po czym powrócił do swej normalnej służby.

12 stycznia 1907 krążownik pancerny *Fürst Bismarck* pod flagą d-cy eskadry wiceadm. Alfreda Breusinga wraz z *Tiger* wyszedł w rejs na wody indonezyjskie. Po jego zakończeniu kanonierka przechodziła od 15 marca do 15 maja remont w Szanghaju. Następnie pół roku przeszło na rutynowej służbie, bez żadnych specjalnych wydarzeń. W początkach 1909 r. *Tiger* wraz z *Fürst Bismarck* ponownie odwiedził indonezyjskie wody. Po czym znów nastały dla okrętu monotone dni służby „stacjonera”, przerywane jedynie corocznymi remontami. Trwało to do momentu, aż 10 października 1911 r. d-ca KKpt Gustav Luppe nie otrzymał z Tsingtau rozkazu przejścia do Hankou. Okręt dotarł tam po 3 dniach. Na miejscu znajdowała się już rzeczna kanonierka *Vaterland*, a po kilku dniach przyszedł *Iltis* pod flagą d-cy Wschodnioazjatyckiej Eskadry Krążowników kontradm. Günther von Krosigk i S-90. Po przybyciu niemieckiego krążownika lekkiego *Leipzig* na brzeg zszedł silny międzynarodowy oddział desantowy, którego aktywność, nie była jednak potrzebna. W początkach listopada *Tiger* odszedł do Nankinu, skąd w połowie następnego miesiąca powrócił do Tsingtau.

W okresie pierwszych 4 miesięcy roku 1912 okręt początkowo przebywał na

południu, a następnie północy Chin. Od 17 listopada do końca stycznia następnego roku kanonierka przeszła kapitalny remont w Tsingtau, po czym powróciła do czynnej służby. 3 kwietnia 1914 r. krążownik pancerny *Scharnhorst* pod flagą d-cy eskadry wiceadm. Grafa Maximilian von Spee wyruszył wraz z *Tiger* w długi rejs. Niemieckie okręty odwiedziły Holenderskie Indie Wschodnie, Syjam (z postojem w Bangkoku) i Filipiny. Po powrocie kanonierka przeszła doroczny remont w Tsingtau, po czym *Tiger* wszedł na rzekę Peiho i 25 czerwca rzucił kotwicę w Tiensin. Pozostawał tam do 1 lipca, a następnie w ciągu 3 dni powrócił do twierdzy.

W lipcu dowództwo planowało skierowanie kanonierki na Jangcy, jednak z uwagi na pogarszającą się sytuację międzynarodową okręt pozostawiono w Tsingtau. *Tiger* mimo przeprowadzonego niedawno remontu znajdował się w nie najlepszym stanie technicznym – w stoczni twierdzy przygotowywano dla okrętu nowe kotły. W związku z tym podjęto decyzję o przekazaniu uzbrojenia i załogi kanonierki na pocztowy statek *Prinz Eitel Friedrich* (8797 BRT) należący do armatora Norddeutsche Lloyd, który zamierzano przekształcić w krążownik pomocniczy.

1 sierpnia *Tiger* został rozbrojony i zakończył kampanię. Jego załoga praktycznie w całości przeszła na *Prinz Eitel Friedrich*. Wyjątek stanowił d-ca KKpt Karl von Bodecker, który objął *Jaguar* oraz OL Klemens von Baumker, odkomenderowany do Batawii dla orga-

nizacji filii Ettapen-Dienst. W czasie obłożenia kanonierka znajdowała w wewnętrznej porcie twierdzy. Planowano jej zatopienie w dniu 29 września wspólnie z *Iltis* i *Luchs*, jednak zdecydowano się z tym nie śpieszyć. Kanonierkę zamierzano wykorzystać jako zbiornikowiec wody w przypadku, gdyby Japończycy uszkodzili ujęcie na rzece Haipo. Ostatecznie po miesiącu postawiono kropkę nad i w dziejach okrętu i *Tiger* poszedł na dno Zatoki Kiautschou obok swych bliźniaków.

Drugi d-ca kanonierki Friedrich Schrader został wiceadm. floty Kaisera. Kolejnych 4 oficerów pełniących służbę na *Tiger* dosłużyło się stopni admirałskich w Reichsmarine i Kriegsmarine – byli to wiceadm. Friedrich Götting, Günther Krause, Eberhard Wolfram i kontradm. Karl von Bodecker.

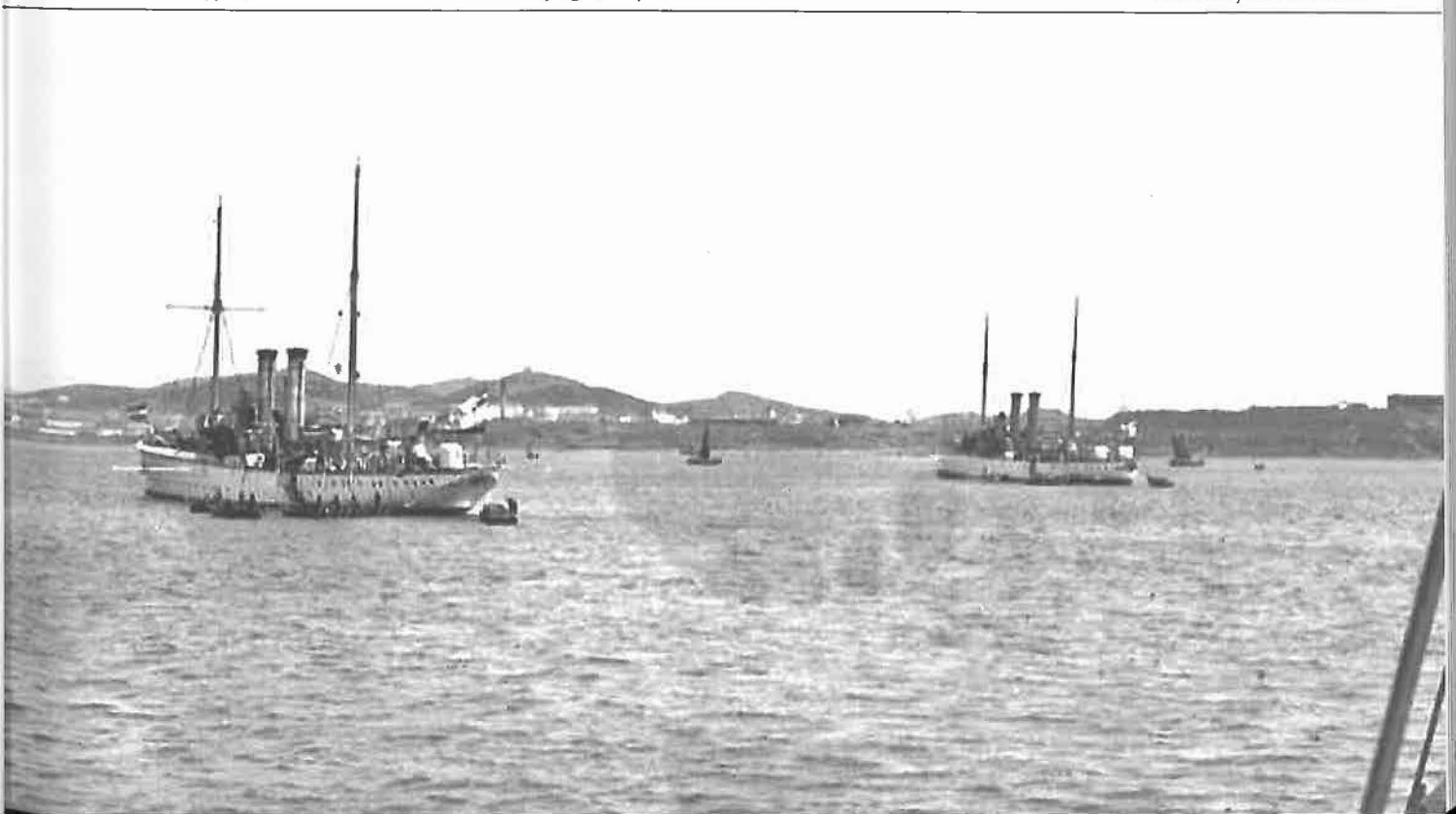
Dowódcy okrętu: KKpt Xaver von Mittelstaedt (kwiecień 1900 – maj 1902), KKpt Friedrich Schrader (maj 1902 – wrzesień 1903), KL/KKpt Moritz Demling (wrzesień 1903 – listopad 1905), KKpt Hans von Abeken (listopad 1905 – listopad 1906), KKpt Walter von Koß (listopad 1906 – czerwiec 1908), KKpt Richard Ackermann (czerwiec 1908 – maj 1910), KKpt Gustav Luppe (maj 1910 – czerwiec 1912), KKpt Oskar Böcker (maj 1912 – czerwiec 1914), KKpt Karl von Bodecker (czerwiec – sierpień 1914).

(ciąg dalszy nastąpi)

Tłumaczenie z języka rosyjskiego
Maciej S. Sobański

Kanonierki typu „Iltis” w Zatoce Kiautschou. Z lewej *Tiger*, na prawo *Iltis*.

Fot. zbiory Martin Maass





Hamidiye pod koniec lat 20. XX w. w ciekawym ujęciu. Fot. zbiory Piotr Nykiel

Krażownik *Hamidiye* otrzymał zadanie ostrzelania portu w Teodozji (tur.: *Keefe*) na Krymie. Wyznaczoną mu pozycję zajął 29 października o 06:30. Następnie jego dowódca szalupą z napędem parowym wysłał na ląd dwóch oficerów – Turka i Niemca. Powiadomili oni lokalne władze, że za dwie godziny rozpocznie się bombardowanie, więc należałoby do tego czasu ewakuować ludność cywilną. Punktualnie o 09:00 *Hamidiye* otworzył ogień, obierając za cele dźwigi portowe, stację kolejową, wieżę ciśnień i składy portowe. Po godzinie krążownik (wysztreliliwszy 150 szt. amunicji różnego kalibru), przerwał ostrzał i przez nikogo nie niepokojony oddalił się, podążając wzdłuż brzegu Krymu.

O godz. 15:00 *Hamidiye* natknął się na przewożący sól rosyjski żaglowiec o pojemności 300 BRT. Po przejęciu jego załogi staranował statek i ruszył dalej. Dwie i pół godziny później napotkał kolejną rosyjską jednostkę. Tym razem był to parowiec *Szura* (1223 BRT),

Piotr Nykiel

Turecki krążownik pancernopokładowy „Hamidiye” część II

I wojna światowa

Gdy 18 sierpnia 1914 dowodzenie nad osmańską marynarką wojenną przejmował kontradm. Souchon, *Hamidiye* dopiero co opuścił stambulskie doki remontowe. Będąc w pełni sprawnym technicznie trafił, wraz z innymi najwartościowszymi okrętami osmańskiej floty do zespołu, który kontradmirał wydzielił do działań na Morzu Czarnym. Oprócz stanowiących niemiecki Dywizjon Śródziemnomorski *Goebena* (tur.: *Yavuz Sultan Selim*)¹ i *Breslaua* (tur.: *Midilli*) w skład ww. zespołu weszły następujące jednostki tureckie: krążowniki pancernopokładowe *Hamidiye* i *Mecidiye*, krążowniki torpedowe *Berk-i Satvet* i *Peyk-i Şevket*, kontrtorpedowce *Gayret-i Vataniyye*, *Muavenet-i Milliyye*, *Taşoz* i *Samsun*

oraz stawiacze min *Nilüfer* i *Samsun*². Komodorem eskadry kontrtorpedowców oraz dowódcami grup krążowników i krążowników torpedowych zostali niemieccy oficerowie. Na pokład każdego z tureckich okrętów trafili też niemieccy zastępcy dowódców, sygnaliści i sternicy³.

W dniu 27 października 1914 wspomniane okręty wyszły z Bosforu na Morze Czarne⁴. Nie tylko niemal cały rząd osmański, ale także tureccy oficerowie i ich załogi poinformowani zostali, że będą to kolejne rutynowe ćwiczenia. Po godz. 15:00 okręty zrzuciły kotwice na wysokości Kısırkaya, a ich dowódcy wezwani zostali na pokład *Yavuz*a, gdzie kontradm. Souchon przekazał im szczegółowe rozkazy dotyczące ataku na rosyjskie porty⁵.

1. Ze względów praktycznych Turcy jeszcze w czasie I wojny światowej zaczęli stosować skróconą nazwę *Yavuz*. Po proklamowaniu Republiki Turcji przyjęto ją jako oficjalną. W dalszej części tekstu będziemy więc także stosować krótki wariant nazwy tego okrętu.

2. Więcej na temat składu, podziału i stanu technicznego osmańskiej marynarki wojennej w przeddzień I wojny światowej w: Nykiel, *op. cit.*, s. 27-35 i 71-73.

3. Niemieckimi zastępcami dowódcy *Hamidiye* w okresie I wojny światowej byli kolejno: kmr ppor. Egon Freiherr von Kottwitz (do października 1915 r.), kpt. Ulrich von Toppelskirch (do kwietnia 1916 r.) i kpt. Kurt von Heydebreck (do stycznia 1918 r.) (Lorey, *op. cit.*, s. 377). Pojawiające się często w polskiej i zachodniej literaturze twierdzenia, jakoby w okresie I wojny światowej dowódcy i większość kadry oficerskiej na tureckich okrętach pochodziło z Niemiec są nieprawdziwe.

4. Wśród nich nie znalazł się jednak *Mecidiye*, którego remont jeszcze się do tego czasu nie zakończył.

5. Z uwagi na specyfikę niniejszego artykułu nie będziemy tu szczegółowo omawiać zadań i działań podejmowanych przez cały zespół, lecz skoncentrujemy się tylko na akcjach, w których uczestniczył *Hamidiye*.

który zostawiwszy swój ładunek w Nikołajewie wracał do Noworosyjska. W tym przypadku dowódca okrętu nie ryzykował już taranowania, lecz zatopił statek otwierając jego zawory dennie. Załoga, podobnie jak w przypadku *Szury*, trafiła na pokład *Hamidiye* i 31 października około południa dotarła na nim do Stambułu.

Piątego listopada krążownik wraz z *Midilli* zapewniał bliską osłonę konwojowi trzech statków transportowych, które najpierw zabrały dwa pułki wojska z Giresun, a potem jeden z Ordu, by przewieźć je do Trabzonu. Na miejscu wszystkie jednostki dotarły bezpiecznie 6 listopada o 03:35. Niespełna cztery i pół godziny później dziesięć rosyjskich okrętów ostrzelało Zonguldak, w wyniku czego 7 listopada, dowództwo floty postanowiło przerwać transport wojsk. Dowódcy *Hamidiye* i *Midilli* ustalili więc, że w tej sytuacji wrócą do Stambułu. Jednakże już 8 listopada po północy postanowiono przywrócić ruch konwojów wzdłuż północnego wybrzeża Azji Mniejszej. Krążowniki zrezygnowały więc z powrotu do bazy i następnego dnia, nie napotkawszy na Rosjan, doprowadziły z Ordu i Ünye do Trabzonu statki wiozące żołnierzy z 93. pułku piechoty. Trzynastego listopada oba okręty weszły do Bosforu.

Osiemnastego listopada, w następstwie bitwy morskiej pod Balakławą *Hamidiye* otrzymał rozkaz ostrzelenia portu w Tuapse. Zadanie to wykonał dwa dni później, niszcząc radiostację i puste zbiorniki na ropę⁶.

W okresie od 21 listopada do 3 grudnia *Hamidiye* wraz z *Midilli* i *Mecidiye* osłaniały konwoje przewożące do Trabzonu broń i zaopatrzenie dla wojsk tureckich walczących na froncie kaukaskim.

Ósmego grudnia *Hamidiye* ponownie pojawił się na redzie portu w Tuapse. O godz. 06:00 otworzył ogień z odległości 2000 m, sukcesywnie skracając dystans do 1500 m. Podczas trwającego niespełna godzinę bombardowania krążownik zużył ok. 80 szt. amunicji (nie wiemy niestety jakiego kalibru). Trafione zostały zbiorniki na paliwo (jak się okazało, puste), budynek radiostacji i inne obiekty portowe.

Dwudziestego pierwszego grudnia *Hamidiye* wspólnie z *Yavuzem* opuściły ponownie Bosfor, by z dużej odległości osłaniać trzy statki wiozące żołnierzy do Trabzonu. Po bezpiecznym dotarciu na miejsce (23 grudnia), omawiany krążownik otrzymał rozkaz zbombardowa-

nia portu w Batumi. Zadanie to wykonał w nocy 24/25 grudnia. Źródła podają, iż ostrzał trwał krótko, ale milczą na temat jego skutków.

W odpowiedzi na ostrzelenie wybrzeża między miejscowościami Hopa i Rize przez rosyjskie kontrtorpedowce, 2 stycznia 1915 w godzinach popołudniowych *Hamidiye*, *Midilli* i krążownik torpedowy *Berk-i Satvet*, poprzedzane przez parę trałowców wyszły w morze. Oprócz przechwycenia okrętów przeciwnika zespół ten miał także za zadanie bezpieczne doprowadzenie do Zonguldak parowca *Yeşilirmak*, wiozącego działa, które tam właśnie miały być rozmieszczone⁷. O 18:40, tuż po zapadnięciu zmroku trałowce zdetonowały minę. Konwój zmuszony został do nagłego zatrzymania się. *Berk-i Satvet*, nie chcąc w ciemnościach zderzyć się z idącym przed nim *Yeşilirmakiem* odbił w bok i wszedł na minę. Eksplozja nie zatopiła okrętu, ale uszkodzenia okazały się na tyle poważne, że w asyście trałowców musiał on niezwłocznie udać się w drogę powrotną do Stambułu. Zawrócił także statek transportowy. Krążowniki natomiast, mimo że znalazły się w ciemnościach na środku nierozpoznanego pola minowego, otrzymały rozkaz kontynuowania rejsu. W dalszą drogę wyruszył jednak tylko *Midilli*, któremu szczęśliwym trafem udało się cało opuścić niebezpieczny obszar. Wykonując dalej swą misję zawiązał on do tureckich portów czarnomorskich, by podnieść morale miejscowej ludności. Na przeciwnika jednak nie natrafił, więc w ramach retorsji za rosyjską akcję z 2 stycznia piętnastoma pociskami ostrzelał i puścił z dymem posterunek nieprzyjaciela położony niedaleko rosyjsko-tureckiej granicy.

Yeşilirmak następnego dnia bez przeszkód dotarł na miejsce, płynąc już tym razem samotnie. *Hamidiye* zaś pozostał na kotwicy aż do powrotu trałowców⁸. Trzeciego stycznia wyruszył w dalszą drogę. Nazajutrz w południe, gdy znajdował się na zachód od Sinopu, nawiązał kontakt wzrokowy ze zmiernym w jego kierunku krążownikiem *Pamjat' Mierkurija*⁹ oraz kontrtorpedowcami *Gniwnyj*, *Dierkij*, *Biespokojnyj* i *Pronzitielnyj*. Co więcej, w pewnej odległości za nimi widoczne były dymy innych okrętów¹⁰. Dowódca *Hamidiye*, sądząc iż ma do czynienia z awangardą głównych sił rosyjskiej Floty Czarnomorskiej wykonał zwrot przed *Pamjat' Mierkurija* i skierowawszy się na zachód próbował odciągnąć go od reszty zespołu. Gdy

odległość zmalała do 11 000 m, rosyjski krążownik otworzył ogień. W odpowiedzi *Hamidiye* zaczął ostrzeliwać kontrtorpedowce, ale wkrótce sam otrzymał trafienie w rufowy pokład pancerny z działa kal. 152 mm. Pocisk przebił pokład i wyleciał przez burtę ponad linią wodną. Uszkodzenia powstałe w wyniku uderzenia doprowadziły jednak do niewielkiego rozszczelnienia i przecieku kadłuba¹¹. Pojedyncze trafienie od *Hamidiye* otrzymał też *Dierkij*. W jego rezultacie zniszczeniu uległa jedna z armat kal. 102 mm¹². Około godz. 16:00 Rosjanie zmienili kurs na północno-zachodni i przerwali pościg. Powodem tej, zdawałoby się nieracjonalnej decyzji była późna pora i nagła ulewa, która znacznie ograniczyła widoczność.

O godz. 17:00 *Hamidiye* zawrócił w kierunku wschodnim i kontynuował rejs, trzymając się blisko brzegu. Szóstego stycznia o 07:00 krążownik spotkał się w umówionym wcześniej miejscu (w południowej części zatoki Kercz, niedaleko Noworosyjska) z *Midilli*. Okręty przez pewien czas podążały dalej razem, potem rozdzieliły się, by o 15:00 ponownie się spotkać. O godz. 18:30 na wysokości Jałty dostały się pod silny ogień od strony prawej burty. Krążowniki odpowiedziały swoimi działami, ale ze względu na panujące ciemności nie były w stanie zlokalizować zagrożenia. Dowódcy obu jednostek, domyśliwszy się, że trafili na główne siły przeciwnika postanowili salwować się ucieczką. Z uwagi na mniejszą prędkość *Hami-*

6. M. Herma, *Pod banderą św. Andrzeja. Rola Floty Czarnomorskiej w realizacji koncepcji strategicznych (militarnych) Rosji w latach 1914-1917*, Wydawnictwo Naukowe Akademii Pedagogicznej, Kraków 2002, s. 53.

7. Oprócz czterech armat kal. 120 mm na pokładzie statku znajdowała się też ich obsługa oraz amunicja (*Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi (...)*, s. 130).

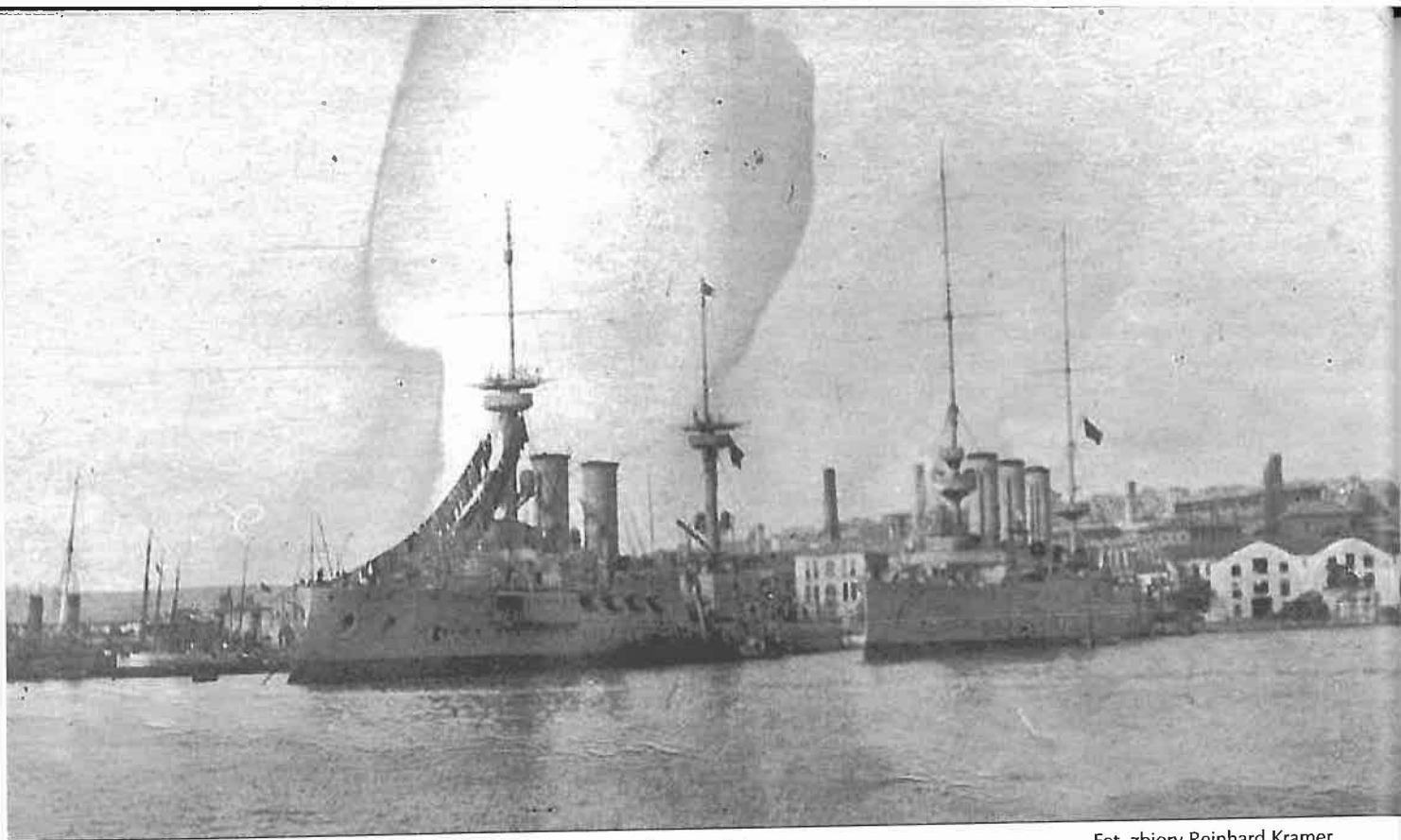
8. Wydaje się mało prawdopodobnym, by dowódca krążownika zdecydował o tym samodzielnie, wbrew rozkazom ze Stambułu. Przypuszczalnie uznano, że *Midilli* może podjąć ryzyko przedarcia się przez zagrodę minową ze względu na solidniejszą niż w przypadku *Hamidiye* konstrukcję kadłuba. Są to jednak tylko domysły, których nie możemy zweryfikować, posiadając tak bardzo niekompletne informacje na temat budowy tureckiego krążownika.

9. Herma, *op. cit.*, s. 59. Turcy okręt ten zidentyfikowali jako krążownik *Kağıt* (*Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi (...)*, s. 130-131).

10. Były to główne siły eskadry adm. Andrieja Eberhardta w postaci pięciu pancerników, jednego krążownika i sześciu kontrtorpedowców.

11. Skutki ostrzału rosyjskiego krążownika były więc mizerne, zważywszy, że w ciągu 75 minut wystrzelił on łącznie około 500 pocisków kal. 152 mm i 102 mm (Herma, *op. cit.*, s. 59).

12. Tureccy artylerzyści na wstrzelanie się potrzebowali znacznie mniej amunicji niż przeciwnik, bo „tylko” 80 szt. kal. 152 mm (*ibid.*).



Hamidiye zacumowany w bazie w Złotym Rogu, z lewej pancernik Turgut Reis.

Fot. zbiory Reinhard Kramer

diye szybko jednak utracił kontakt z *Midilli*. Oba krążowniki spotkały się dopiero 7 stycznia około 13:00 w pobliżu Şile, skąd wspólnie udały się do Bosforu. Trzy dni później turecki krążownik trafił do doku, gdzie aż do 21 stycznia usuwano uszkodzenia wyrządzone przez *Pamjat' Mierkurija*.

Po zakończeniu remontu *Hamidiye* wziął udział w kolejnej akcji, której przyczyny i założenia taktyczne były niemal identyczne z tymi, jakie przyjęto w odniesieniu do operacji z 2 stycznia. Tym razem jednak krążownik, wspólnie z *Midilli* działać miał wzdłuż wybrzeża między Odessą a granicą rosyjsko-rumuńską. Zgodnie z planem oba okręty rankiem 26 stycznia zbombardować miały Poti, a następnie udać się do Trabzonu. Stamtąd turecki krążownik zabrać miał do Sinopu personel tworzonej tam radiostacji, by w końcu 27 stycznia w godzinach porannych ponownie spotkać się na wysokości Sinop z *Midilli*. Gdy jednak 24 stycznia okręty opuszczały Bosfor, nasłuch radiowy wykazał wzmożoną aktywność Rosjan, co odczytano jako wykrycie przez wroga zamiarów strony turecko-niemieckiej. W tej sytuacji postanowiono, że okręty aż do zniknięcia z pola widzenia z łądu podążać będą kursem na północ. Następnie polecono im zawrócić na wschód. Kwestię bombardowania Poti pozostawiono do samodzielnej decyzji dowódcy *Midilli*, podkreślając, że zasadniczym obszarem działania powinien być rejon Hopa

(a więc tureckie wybrzeże Morza Czarnego), gdzie ostatnio zapuszczały się rosyjskie kontrtorpedowce.

Dwudziestego szóstego stycznia o godz. 08:00 *Hamidiye* odłączył się od *Midilli* i ruszył w stronę Sinop. Niemiecki krążownik po dotarciu do Trabzonu otrzymał zaś informację, że w stronę tureckiego wybrzeża zmierza pięć rosyjskich okrętów – dwa krążowniki i trzy kontrtorpedowce. Z ich kursu wnioskować można było, że zamiarem Rosjan będzie odcięcie *Hamidiye* i *Midilli* drogi powrotnej do Bosforu. O północy 26/27 stycznia pierwszy z nich dotarł do Sinop, gdzie jego dowódca dowiedział się, że przed południem widziano w tym rejonie flotę rosyjską, kierującą się na zachód. W tej sytuacji postanowił pozostać na wschód od miasta, a w stronę Bosforu ruszyć dopiero po upewnieniu się co do pozycji i sił przeciwnika. O 07:00 załoga *Hamidiye* dostrzegła zbliżającego się *Midilli*. Chwilę potem na horyzoncie pojawiły się także dymy innych jednostek. Po półtorej godzinie okazało się, że były to rosyjskie okręty, podążające od jakiegoś czasu za niczego nieświadomym *eks-Breslauem*. Jeden z dwóch rosyjskich krążowników obrał za cel *Hamidiye*. *Midilli*, będąc szybszym od swojego tureckiego towarzysza, próbował ściągnąć na siebie uwagę obu jednostek przeciwnika. Zamiar ten niestety nie powiódł się. Co więcej, w pogoń za *Hamidiye* rzuciły się oba krążowniki – jednym z nich był „stary znajomy” *Pam-*

jat' Mierkurija, drugim *Kagut*. Turecka jednostka była wówczas w stanie rozwinąć maksymalną prędkość 20,5 węzła, podczas gdy okręty przeciwnika były o jeden węzeł szybsze. Około południa, świadomy powagi sytuacji dowódca *Hamidiye* drogą radiową wezwał więc na pomoc *Yavuz*a. Ten zaś był w stanie wyjść z Bosforu dopiero o 15:00. Na szczęście trwający sześć i pół godziny pościg zakończył się o 14:50, gdy odległość między *Hamidiye* a Rosjanami zmalała do 18 000 m¹³. Do spotkania okrętu z *Yavuzem* doszło 28 stycznia o 06:50. Po godzinie dołączył do nich *Midilli*, który nie zdoławszy odciągnąć od *Hamidiye* rosyjskich krążowników, zajął się kontrtorpedowcami. Rosjanie jednak nie dopuścili go na odległość strzału i 27 stycznia o 15:45 wycofali się. Wszystkie trzy krążowniki z niemiecko-tureckiego zespołu 28 stycznia powróciły bezpiecznie do Stambułu.

W drugiej połowie marca osmański wywiad uzyskał informacje o tym, iż w Odessie cumuje około dwudziestu statków, na które rozpoczęto załadunek sprzętu wojennego i żołnierzy. Dowództwo tureckiej marynarki wojennej postanowiło więc zaatakować ten port, zanim opuszczą go wspomniane jednostki. Celem akcji było nie tylko przerwanie rosyjskich dostaw na front kaukaski, ale

13. Powodem nie była trwoga przeciwnika przed wezwaniem na pomoc *Yavuzem* (jak sądzili Turcy), lecz kończące się Rosjanom paliwo (Herma, *op. cit.*, s. 61).

także pokazanie przeciwnikowi, że nie cała flota osmańska związana jest obroną atakowanych wówczas przez Wielką Brytanię i Francję Dardaneli, a tym samym, że nadal kontroluje sytuację na Morzu Czarnym¹⁴.

Plan operacyjny, za którego realizację odpowiadać miał dowódca *Mecidiye* zakładał, że Odessa zaatakowana zostanie przez *Hamidiye* i *Mecidiye* w asyście przystosowanych do trałowania min kontrtorpedowców *Yadigâr-ı Millet*, *Muavenet-i Milliye*, *Taşoz* i *Samsun*¹⁵. Odwody całej operacji stanowić miały *Yavuz* i *Midilli* poruszające się po szlaku morskim ze Stambułu do Sewastopola. Całość danych agenturalnych, jakimi dysponowała strona turecko-niemiecka ograniczała się do lakonicznego stwierdzenia, iż w odległości 7-8 Mm od Odessy znajduje się zagroda minowa.

Pierwszego kwietnia turecki zespół uderzeniowy opuścił Bosfor. W nocy 2/3 kwietnia okręty zbliżyły się do rejonu, który według posiadanych informacji miał być zaminowany. O godz. 23:00 kontrtorpedowce opuściły trały. W pierwszej parze podążały *Taşoz* i *Samsun*, w drugiej *Yadigâr-ı Millet* i *Muavenet-i Milliye*. Za nimi, w szyku torowym posuwały się *Mecidiye* i *Hamidiye*. O 02:00 druga para kontrtorpedowców zameldowała o dostrzeżeniu przed sobą łądu. Pierwsza para potwierdziła to jednak dopiero o 03:50, po czym wykonała zwrot w lewo. Dowódca *Mecidiye* łądu jednak nie wypatrzył, więc nakazał kontrtorpedowcom kontynuować trałowanie po dotychczasowym kursie i w regularnych odstępach czasu dokonywać pomiaru głębokości. O godz. 04:45 dowódcy wszystkich jednostek nabrali w końcu pewności, że widać przed nimi łąd. Kontrtorpedowce poinformowały też, że głębokość pod nimi wynosi około 9-10 m. Po 25 minutach zmalała ona pod pierwszą parą do 6,5 m, więc zadecydowano o podniesieniu trałów. Poprawiająca się już o tej porze widoczność dała możliwość rozpoznania linii brzegowej i skonstatowania, że zespół zboczył z zaplanowanego kursu o 15 Mm na wschód. Dokonano więc niezbędnej korekty, po której okręty ruszyły na Odessę. Kontrtorpedowce ponownie opuściły trały. Podczas ich podnoszenia chwilę wcześniej okazało się jednak, że trał ciągnięty przez *Taşoz* i *Samsun* uległ uszkodzeniu. Okręty ciągnęły w tej sytuacji samą linę, nie mając wpływu na głębokość, na jakiej była zanurzona. Precyzyjne trałowanie wykonywały zatem tylko *Yadigâr-ı Millet*

i *Muavenet-i Milliye*, idące w odległości 600 m za pierwszą parą. Pięćset metrów za nimi podążał *Mecidiye*, zaś około 800 m dalej, jako ostatni, *Hamidiye*.

Około godz. 06:00 załogi okrętów dostrzegły po prawej burcie Odessę. Z uwagi na to, że głębokość akwenu znacznie zmalała, komodor kontrtorpedowców (w obawie o zaczepienie trałami o dno) zasugerował zmianę kursu. Dowódca zespołu nie przystał jednak na to, argumentując, iż dotychczasowy kurs daje możliwość zajęcia dogodnych pozycji do ostrzału portu. O 06:40, na pół godziny przed planowanym rozpoczęciem bombardowania Odessy *Mecidiye* wszedł na minę¹⁶. Eksplozja rozerwała kadłub po lewej stronie, na wysokości kotłowni. Maszyny stanęły więc natychmiast. Dowódca okrętu przytomnie wydał rozkaz odbicia w prawo, licząc, że krążownik siłą rozpędu dotrze do miejsca, w którym morze jest jeszcze płytsze. Wkrótce znacznie przechylony na lewą burtę *Mecidiye* dotknął dziobem dna. Wszystkie działa lewej burty skryły się pod wodą. Ze względu na bliskość łądu i znajdowanie się na wodach terytorialnych przeciwnika, dowódca zespołu podjął decyzję o dobitciu swojego flagowego okrętu. O 07:20 *Yadigâr-ı Millet* wystrzelił torpedę, która spowodowała eksplozję rufowego przedziału amunicyjnego. Po tym trafieniu krążownik osiadł stępka na dnie. Z wody wystawały jednak kominy i górna część mostka.

W wyniku wejścia na minę śmierć poniosło 26 członków załogi *Mecidiye*. Pozostałych przejął na swój pokład *Hamidiye*, który następnie, płynąc wstecz, wycofał się z zagrożonego obszaru. W zaistniałej sytuacji postanowiono natychmiast przerwać operację i zawrócić do Stambułu. O 12:10 dowódca *Hamidiye* otrzymał informację, że na wysokości Sewastopola znajdują się dwa rosyjskie krążowniki i trzy kontrtorpedowce. Sektor między nimi, a wycofującym się do Bosforu zespołem uderzeniowym patrolowały na szczęście *Yavuz* i *Midilli*. Dowódca *Hamidiye* licząc więc na ochronę z ich strony rozkazał szybszym od siebie kontrtorpedowcom odłączyć się i na własną rękę, wzdłuż wybrzeża Bułgarii kontynuować marsz w stronę Stambułu. Sam zaś, z maksymalną osiąganą wówczas przez *Hamidiye* prędkością 20 węzłów kontynuował rejs powrotny dotychczasowym, najkrótszym kursem. Czwartego kwietnia o godz. 06:00 krążownik, kontrtorpedowce i jednostki niemieckie, nie napo-

tkawszy w drodze na przeciwnika spotkały się u wejścia do Bosforu.

Następna akcja z udziałem omawianego krążownika miała miejsce dopiero 6 maja i była z jednej strony efektem pojawienia się cztery dni wcześniej rosyjskich okrętów u wrót Bosforu, z drugiej zaś wynikała z chęci sparaliżowania transportu morskiego przeciwnika. W pierwszej fazie operacji uczestniczyły dwa krążowniki: *Hamidiye*, który poruszać się miał na wschód od 32 południka i *Midilli*, z obszarem działania na zachód od 30 południka. Następnego dnia o godz. 14:00 okręty spotkać się miały w kwadracie 404 z *Yavuzem*. Szóstego maja żaden z okrętów nie natrafił na przeciwnika. Nazajutrz *Hamidiye* otrzymał polecenie uzupełnienia zapasów węgla w Zonguldak. *Midilli* natomiast dostał rozkaz „pokazania się” na wysokości Konstancy, a następnie powrotu pod wejście do Bosforu, celem ochrony tego miejsca przed ewentualną próbą zaminowania go przez flotę rosyjską. *Yavuz* z kolei dotarł na odległość 55 Mm od Sewastopola. Ósmego maja wszystkie trzy okręty bezpiecznie powróciły do Stambułu nie natknąwszy się na żaden okręt czy statek nieprzyjaciela¹⁷.

Pod koniec maja 1915 r., w obliczu wyczerpujących się w Stambule zapasów węgla, rozpoczęła się akcja dostarczania go drogą morską z Zonguldak. Konwoje węglowców ochraniane były wymiennie (w zależności od liczby statków) przez krążownik *Midilli* i kontrtorpedowce. Począwszy od 12 lipca w niektórych z tych akcji uczestniczył także niemiecki okręt podwodny *UB 7*. Osiemnastego lipca, podczas jednej z nich *Midilli* wszedł na minę, postawioną tydzień wcześniej przez rosyjski okręt podwodny *Krab*. Krążownik odholowano do İstinye, a na czas jego remontu, zadanie eskortowania konwojów z węglem postanowiono powierzyć *Hamidiye*. Dowództwo floty szybko się jednak

14. Więcej na temat działań morskich w Dardanelach w marcu 1915 r. w: Nykiel, *op. cit.*, s. 219-305.

15. Co ciekawe, szkolenie minerskie załóg tych jednostek przeprowadzono dopiero 2 kwietnia w drodze do Odessy (*Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi (...)*, s. 136).

16. Współrzędne miejsca, w którym do tego doszło to: 46°28'18"N; 31°05'00"E. Głębokość akwenu wynosiła zaś 13 m (*ibid.*, s. 137).

17. Gülleryüz (*op. cit.*, s. 29) twierdzi, że 6 maja miała jednak miejsce wymiana ognia między *Hamidiye* a rosyjskimi kontrtorpedowcami. Pojawiające się dalej w kontekście tego starcia, bardzo nieścisłe informacje mówiące o jego konsekwencjach w postaci wymiany uzbrojenia *Hamidiye*, każą nam – niestety nie pierwszy i nie ostatni raz – wątpić w rzetelność tego autora.

wycofało z tego zamiaru, gdyż wspominany okręt, znacznie ustępując *Midilli* parametrami technicznymi, nie wywiązywał się dobrze z nowej roli. Statki kursowały więc między Zonguldakiem a Stambułem tylko pod ochroną kontrtorpedowców, a czasem nawet w ogóle bez osłony. Utrata jednego z nich w dniu 29 lipca oraz widoczny wzrost aktywności rosyjskich okrętów podwodnych i kontrtorpedowców na tym szlaku zmusiły jednak dowództwo marynarki do „zrehabilitowania” *Hamidiye*.

Czwartego sierpnia krążownikowi wspieranemu przez kontrtorpedowce *Muavenet-i Milliyye*, *Nûmune-i Hamiyet* i *Taşoz* powierzono ochronę statków węglowych *Zonguldak*, *Eresos*, *İlliria* i *Seyhun*. Po bezpiecznym dotarciu konwoju do Zonguldaku *Hamidiye* powrócił do Bosforu. Gdy jednak 8 sierpnia wieczorem załadowane węglowce przygotowywały się do wyjścia w morze, w pobliżu portu pojawiło się pięć rosyjskich kontrtorpedowców. Przegonione przez swoich tureckich odpowiedników, powróciły następnego dnia. Na podstawie podsłuchanych rozmów radiowych Rosjanie Turcy nabrali obaw, że przeciwnik może dysponować w tym rejonie większymi siłami. Na pomoc nie został więc wezwany *Hamidiye*, lecz *Yavuz*, który doprowadził w końcu bezpiecznie konwój do Stambułu.

Jak twierdzą źródła rosyjskie, 10 sierpnia *Hamidiye* został bezskutecznie zaatakowany przez carski okręt podwodny *Morż*¹⁸. Nie wiemy jednak gdzie dokładnie i w jakich okolicznościach do tego doszło. Informacji tej nie potwierdzają też źródła tureckie.

Piątego września, płynące z Zonguldaku pod symboliczną ochroną *Nûmune-i Hamiyet* trzy statki z węglem (*Eresos* – 3022 BRT, *İlliria* – 1066 BRT i *Seyhun* – 3013 BRT) spotkały się o godz. 05:00 z mającymi je dalej eskortować *Hamidiye* i *Muavenet-i Milliyye*. Półtorej godziny później w pobliżu konwoju pojawiły się rosyjskie kontrtorpedowce *Bystryj* i *Pronzitielnyj*. Dowódca krążownika polecił statkom kontynuować rejs blisko brzegu, a sam postanowił zająć się intruzami. Wywiązała się walka, prowadzona z odległości 14 000 – 12 000 m, w której ze względu na zbyt duży dystans tureckie kontrtorpedowce nie uczestniczyły. Ogień rosyjskich jednostek szybko okazał się efektywniejszy, co wynikało z większej donośności i szybkostrzelności ich dział. *Hamidiye* mógł odpowiadać jedynie z dwóch armat głównych kal. 152 mm, a i to nie trwało długo,

gdyż mechanizmy obu dział uległy awariom¹⁹. W obliczu takich kłopotów dowódca krążownika zmuszony został do wezwania na pomoc *Yavuz*. Decyzja ta nie wynikała tylko z obawy o los własnego okrętu, ale z faktu, iż Rosjanie, podejmując wymianę ognia z *Hamidiye* z jednej strony odciągali go od statków węglowych, z drugiej zaś, sami się do nich zbliżali. Kiedy dowódca tureckiego krążownika kmdr ppor. Vasif Muhittin²⁰ uświadomił sobie, że padł ofiarą wybiegu przeciwnika, było już za późno, tym bardziej, że carskie okręty dysponowały większą prędkością niż jego jednostka. Na domiar złego, do akcji włączył się też rosyjski okręt podwodny *Nierpa*, który *Hamidiye* bezskutecznie próbował staranować. Gdy wydawało się już, że atak zbliżających się do statków na pełnej prędkości kontrtorpedowców jest nieunikniony i może nastąpić w każdej chwili, pojawiła się odsiecz w postaci *Yavuz*. Rosyjskie jednostki pośpiesznie wycofały się, ale swój cel i tak pośrednio osiągnęły, gdyż niemal w tej samej chwili przerażeni kapitanowie węglowców podjęli decyzję o samowyrzuceniu na brzeg u ujścia rzeki Sakarya²¹. Do Stambułu nie dotarło więc 10 780 t deficytowego ładunku.

Incydent ten, będący wypadkową błędów dowódcy *Hamidiye*, kmdr ppor. Vasifa Muhittina i przewagi technicznej jaką miały nad nim rosyjskie kontrtorpedowce, zmusił dowództwo floty do ponownego odsunięcia omawianego krążownika od eskortowania konwojów. Zadanie to przez kolejne dwa miesiące z konieczności wykonywał *Yavuz*, co biorąc pod uwagę ilość zużywanego przezeń (w porównaniu z lekkimi krążownikami) węgla, było dla osmańskiej marynarki wojennej bardzo dotkliwe. Od 7 listopada opiekę nad konwojami ponownie powierzono więc *Midilli*, mimo że do tego czasu nie zostały jeszcze na nim usunięte wszystkie uszkodzenia, jakich doznał w lipcu w wyniku wejścia na minę.

Dwudziestego listopada *Hamidiye* otrzymał zadanie samotnego ostrzelania portu w Tuapse. Misję tę wykonał, ale nie wiemy niestety z jakim skutkiem²². Po powrocie do Bosforu, jeszcze tego samego dnia, wspólnie z *Midilli* odeszkutował do Trabzonu parowce *Akdeniz* i *Zonguldak*.

Ostatnią misją wykonaną przez omawiany krążownik w 1915 r. (21 grudnia) było eskortowanie (wspólnie z *Yavuzem*) statków węglowych *Akdeniz*, *Mahmut Şevket Paşa* i *Şam*. Konwój wyruszył

ze Stambułu, a portem docelowym był przypuszczalnie Zonguldak.

Zbyt mała prędkość i coraz częściej pojawiające się problemy z uzbrojeniem *Hamidiye* sprawiły, że od początku 1916 r. (a praktycznie od wrześniowej „wpadki” u ujścia Sakaryi) dowództwo floty coraz rzadziej przydzielało mu zadania bojowe. W grudniu 1915 r. kontradm. Souchon zaproponował nawet skreślenie krążownika ze stanu jednostek aktywnych bojowo, ale stanowczo sprzeciwiło się temu tureckie Ministerstwo Floty, dokonując pośpiesznie, jeszcze przed końcem roku, wymiany dział artylerii głównej na armaty Kruppa kal. 150 mm. Wkrótce jednak Sztab Generalny upomniął się o armaty kal. 102 mm, które zamierzał wykorzystać na lądzie (zapewnie w Dardanelach). To z kolei spowodowało dowództwo floty to ponownienia sugestii skreślenia *Hamidiye* ze stanu. Wysunięta w odpowiedzi przez Ministerstwo Floty propozycja uczynienia z krążownika okrętu szkolnego nie spotkała się z uznaniem Niemców. Turcy nie złożyli jednak broni i walcząc o pozostawienie legendarnego już wówczas *Hamidiye* w czynnej służbie zainstalowali w miejsce zdemontowanych dział kal. 102 mm armaty o kal. 75 mm.

Szóstego stycznia 1916 wychodząc z Bosforu krążowniki *Hamidiye* i *Midilli* natknęły się na eskadrę rosyjskich kontrtorpedowców. Wywiązała się pojedynkę artyleryjski, w wyniku którego *Hamidiye* i jeden z okrętów przeciwnika doznały poważnych uszkodzeń²³. Ro-

18. Herma (op. cit., s. 76).

19. Herma (ibid., s. 75) twierdzi, iż zamilkły one z powodu uszkodzeń wyrządzonych przez trafienia rosyjskich kontrtorpedowców. Źródła tureckie (*Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi* (...), s. 141) mówią jednak tylko o zwykłej awarii, co wydaje się być bardzo prawdopodobne, zważywszy, że działa *Hamidiye* nie były wymieniane odłóż okręt wszedł do służby w 1904 r.

20. Oficer ten dowodził *Hamidiye* od zakończenia II wojny bałkańskiej, kiedy to jego słynny poprzednik Hüseyin Rauf zszedł na ląd, by zająć się karierą sztabową i polityczną. Szansę powrotu na morze otrzymał przed wybuchem I wojny światowej, gdy powierzono mu stanowisko dowódcy budowanego w Anglii pancernika *Sultan Osman-ı Evvel*. Konfiskata tej jednostki przez Brytyjczyków (por.: Nykiel, op. cit., s. 33, 67) sprawiła jednak, że Hüseyin Rauf powrócił do pracy sztabowej. Vasif Muhittin dowodził zaś *Hamidiye* do początku lutego 1924 r.

21. Ibid. Gülerüz (op. cit., s. 30) twierdzi, że Rosjanie zdążyli jednak ostrzelać wyrzucone już na brzeg węglowce. Statki podobno spłonęły.

22. Informację taką jako jedyną podaje Gülerüz (ibid., s. 30).

23. Źródła rosyjskie nie odnotowują tego starcia. Łakoniczną informację na jego temat znaleźć można tylko u Gülerüza (ibid.). Autor ten sam podważa jednak swoją wiarygodność, twierdząc, że uszkodzonym rosyjskim okrętem był „Evstafij”, a nazwę *Jewstafij* nosił przecież w carskiej Flocie Czarnomorskiej predrednot, a nie kontrtorpedowiec.

syjskie jednostki wycofały się, ale w drodze powrotnej do Sewastopola zdołały zatopić około 50 tureckich żaglowców o zróżnicowanym tonażu. Cztery dni później *Hamidiye* trafił do doków w Złotym Rogu. O tym jak długo trwał remont i jak poważne były uszkodzenia okrętu źródła niestety nie wspominają.

W 1917 r. *Hamidiye* nie wykonał ani jednej misji bojowej. Nazwa krążownika Pojawiła się w dokumentach za ten rok tylko raz, w kontekście oficjalnej wizyty jaką w październiku złożył w Stambule i Dardanelach cesarz Niemiec Wilhelm II. Podczas pobytu w stolicy Imperium Osmańskiego dostojny gość nagroził „pruskimi medalami za zasługi wojenne” 50 oficerów i marynarzy z pancernika *Turgut Reis* oraz 25 członków załóg krążownika *Hamidiye* i parowca *Reşit Paşa*²⁴.

Na kolejne wyjście w morze omawiany okręt musiał czekać aż do 1 marca 1918. Tego dnia odeskortaował do Trabzonu parowce *Akdeniz* i *Samsun*, przewożące 300 żołnierzy piechoty.

Dwudziestego marca wraz z kontrtorpedowcami *Nûmune-i Hamiyet* i *Muavenet-i Milliyye* doprowadził z kolei z Konstancy do Odessy statek *Patnos*, z niemieckimi żołnierzami na pokładzie.

W ostatnich dniach marca *Hamidiye* we współpracy z *Yavuzem* patrolowały rosyjskie wybrzeże Morza Czarnego. W ramach tych działań oba krążowniki udały się też 2 maja do Sewastopola, gdzie w opuszczonym porcie, pomiędzy porzuconymi okrętami rosyjskimi cumował także *Mecidiye*²⁵. Po dziewięciu dniach *Hamidiye* opuścił Sewastopol i wyruszył do Teodozji. Mijając Jałtę, dostał się na skutek błędnej identyfikacji pod krótkotrwałą i na szczęście nieskuteczną ogień z lądu²⁶.

Szesnastego maja krążownik opuścił Teodozję i zrzucił kotwicę na południe od cieśniny kerczeńskiej. Następnego dnia dołączyły do niego kontrtorpedowce *Muavenet-i Milliyye* i *Nûmune-i Hamiyet*.

Dwudziestego maja okręty wyruszyły w kierunku przylądka Kiszla (tur.: *Kışla*). Po drodze zatopili rosyjską barkę przewożącą ciężkie działo, po czym weszły do cieśniny kerczeńskiej, gdzie z kolei dostały się pod ostrzał baterii lądowych. Rosjanom nie udało się jednak odnotować żadnego trafienia, co więcej, odpowiedź ze strony tureckich jednostek zmusiła ich do przerwania ognia. Po wejściu na Morze Azowskie okręty napotkały na trójmasztowy żaglowiec, na którego pokładzie znajdo-

wało się pięciu rosyjskich żołnierzy. Po wzięciu statku na hol zespół dotarł pod wieczór do Mariupola. Dwa dni później *Hamidiye* ponownie wyruszył do Kerczu.

Jedenastego czerwca omawiany okręt wraz z *Muavenet-i Milliyye* znalazł się w odległości 10 Mm od Jejska. Podczas gdy *Hamidiye* zajmował pozycję do ostrzału, kontrtorpedowiec podszedł bliżej portu, celem korygowania ognia. Krążownik, przy użyciu 30 pocisków zatopił pięć statków, po czym oddalił się w stronę Kowy²⁷. *Muavenet-i Milliyye* skierował się natomiast do Taganrogu. W drodze dostrzegł jednak okręty przeciwnika, o czym natychmiast zawiadomił *Hamidiye*²⁸. Krążownik zawrócił i udał się w miejsce wskazane przez kontrtorpedowca. Gdy tam dotarł, Rosjanie zaczęli już wstrzeliwać się w *Muavenet-i Milliyye*. Na widok *Hamidiye* przerwali jednak walkę i wycofali się na otwarte morze. Krążownik nawet nie próbował podejmować pościgu, lecz udał się do Mariupola, gdzie dotarł wieczorem.

Dwudziestego drugiego czerwca *Hamidiye* otrzymał zadanie eskortowania z Mariupola do Kerczu pięciu barek. W drodze dotarła wiadomość, że na wysokości Margaritowki znajdują się okręty przeciwnika. Krążownik pozostawił więc barki i udał się we wskazane miejsce. Przez trzy dni przeczesywał wyznaczony obszar, ale nie natrafił na rosyjskie jednostki, więc 25 czerwca zawinął do Kerczu.

Do końca czerwca *Hamidiye* zapewniał ochronę transportowi na Morzu Azowskim. W okresie tym kilkakrotnie wdawał się w pojedynki z artylerią lądową. Zatopił też lub doprowadził do Kerczu jako przyciążki kilka rosyjskich statków. Szczegółów tych wydarzeń niestety nie znamy.

Pierwszego lipca *Hamidiye* opuścił Morze Azowskie (pozostawiając tam wspomniane wcześniej kontrtorpedowce) i skierował się do Noworosyjska, gdzie oczekiwał na niego *Yavuz*. Stamtąd oba okręty udały się do Sewastopola.

Dziesięć dni później *Hamidiye* wziął na hol odzyskanego od Rosjan *Mecidiye* i w asyście *Yavuz* 13 lipca wprowadził go do Bosforu. Jak się wkrótce okazało była to ostatnia wojenna misja krążownika. Jeszcze tego samego miesiąca *Hamidiye* wykreślony został ze stanu jednostek bojowych i przemianowany na okręt szkolny.

Między Imperium Osmańskim a Republiką Turcji

Trzydziestego października 1918 były dowódca *Hamidiye* Hüseyin Rauf, zajmujący wówczas stanowisko ministra floty osmańskiej, podpisał w imieniu sułtana Mehmeda VI Vahidüddina (1918-1922) zawieszenie broni z państwami Ententy²⁹. Na mocy tego dokumentu (będącego *de facto* bezwarunkową kapitulacją Turcji), wszystkie okręty marynarki wojennej tego kraju, z wyjątkiem trałowców, do 3 listopada zgromadzić się miały w zatoce Złoty Róg, wyznaczonej na miejsce ich internowania. Zgodnie z decyzją władz okupacyjnych *Hamidiye* (podobnie jak inne okręty) pozbawiony został zapasów węgla. Zdemontowano też zamki dział oraz drzwiczki kotłów. Przy jednej jego burcie cumował amerykański jacht *Scorpio*, przy drugiej zaś włoski pancernik *Sardegna*. Mimo takiego sąsiedztwa i dokonywanych niemal codziennie inspekcji, krążownik przez cały okres okupacji Stambułu pełnił rolę okrętu szkolnego. Był dzięki temu jedyną jednostką tureckiej floty, na której w tych trudnych czasach codziennie dokonywano uroczystego podniesienia bandery. Kadeci pobierający naukę na pokładzie *Hamidiye* czynnie uczestniczyli też w ruchu konspiracyjnym działającym na rzecz odzyskania przez Turcję pełnej suwerenności.

W wyniku zwycięstwa Turcji w rozpoczętej w 1919 r. wojnie narodowo-wyzwoleńczej, z dniem 6 listopada 1922 zachodnie wojska okupacyjne zaczęły opuszczać Stambuł. Niespełna dwa tygodnie później, po czterech latach internowania okręty tureckie trafiły do stoczni Taşkızak, gdzie rozpoczęto ich

24. *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi (...)*, s. 357.

25. Okręt ten po wejściu na minę w kwietniu 1915 r. podniesiony został z dna przez Rosjan i wcielony do Floty Czarnomorskiej pod nazwą *Pрут*. Gdy Turcy odzyskali go w 1918 r., krążownik przechodził właśnie daleko idącą modernizację konstrukcji. *Mecidiye* nie był więc w stanie wyjść w morze o własnych siłach. Więcej na temat służby okrętu we flocie carskiej w: R. Greger, *Losy krążownika „Mecidiye” pod rosyjską banderą*, [w:] „Okręty Wojenne” nr 19, 1997, s. 10-12.

26. *Baş, op. cit.*, s. 119.

27. Także identyfikacja tego miejsca nie jest możliwa, ze względu na zniekształcenie jego nazwy w źródłach tureckich. Mając na uwadze rejon działania okrętu możemy domniemywać, iż chodziło tu o przylądek Doğaja Kosa.

28. *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi (...)*, s. 386. Źródła nie wspominają niestety jakiego typu były to jednostki, ani w jakiej liczbie.

29. Do zawarcia traktatu doszło w zatoce Mudros na wyspie Lemnos. Brytyjczycy zorganizowali ceremonię na pokładzie okrętu liniowego *Agamemnon*, który w latach 1915-16 brał udział w walkach w rejonie Dardaneli.

remonty. W przypadku będącego w najlepszym stanie *Hamidiye* prace powinny były potrwać około sześciu miesięcy. Wkrótce okazało się jednak, że termin ten jest całkowicie nierealny z powodu braku środków finansowych na zakup materiałów i narzędzi. Przywracanie sprawności najwartościowszym okrętom sprowadziło się w efekcie w dużej mierze do „kanibalizmu” na spisanych na straty jednostkach. Nowe maszyny *Hamidiye* otrzymał więc od korwety *İclaliye*, zaś mostek od innego okrętu tej klasy – *Muin-i Zafer*.

W dniu 29 października 1923 Zgromadzenie Narodowe proklamowało w Ankarze utworzenie Republiki Turcji. Z tej okazji przebywające w Stambule krążowniki *Yavuz* i *Hamidiye* otrzymały rozkaz oddania 101 salutów armatnich. Okazało się jednak, że drugi z okrętów nie posiadał dostatecznej ilości ładunków. Z pomocą pospieszyć więc musiał dawny reprezentacyjny jacht sułtana *Ertuğrul*, który „dołożył” 28 brakujących wystrzałów.

Lata republiki

Ósmego lutego 1924 remont *Hamidiye* dobiegł końca i krążownik oficjalnie odzyskał status okrętu bojowego, stając się jednocześnie pierwszą osmańską jednostką, jaka weszła w skład marynarki wojennej Republiki Turcji³⁰.

Dwa tygodnie później krążownik zawitał do Izmiru, gdzie tego właśnie dnia zakończyły się pierwsze od utworzenia republiki manewry morskie. Po czterech dniach *Hamidiye* opuścił port i rozpoczął trwającą do końca marca propagandową turę, podczas której odwiedzał najważniejsze tureckie porty na wybrzeżu egejskim.

Trzydziestego maja okręt wyruszył w rejs szkolny po Morzu Czarnym, zabierając na swój pokład dwa roczniki kadetów. Nie wiemy niestety jak długo *Hamidiye* przebywał na tym akwenie. Przypuszczać należy, że co najmniej kilkanaście dni, gdyż odwiedził w tym czasie dziesięć najważniejszych tureckich portów.

W dniach 2-25 sierpnia krążownik przebywał z kolei na Morzu Marmara. Podczas tego rejsu zajęciom młodych marynarzy przyglądał się zastępca dowódcy floty. Inspekcja wypadła tak pozytywnie, że program szkolenia uznano za wzorcowy i postanowiono zastosować go także w odniesieniu do załogi ciągle jeszcze wówczas remontowanego *Yavuz*³¹.

Jesienią tego samego roku *Hamidiye* przypadła zaszczytna rola reprezentacyjnego okrętu prezydenta Turcji Mustafy Kemala Paszy³². Pod koniec sierpnia głowa państwa rozpoczęła wraz z małżonką Latife Hanum serię oficjalnych wizyt na terenie całego kraju. Z uwagi na niedostatki lądowej infrastruktury drogowo-kolejowej część podróży odbywać się musiała drogą morską.

Ósmego września krążownik podniósł więc kotwicę i udał się ze Stambułu do Mudanyi nad Morzem Marmara. Tam też trzy dni później na jego pokład wszedł prezydent z towarzyszącą mu delegacją. Następnego dnia *Hamidiye* wyruszył w stronę Morza Czarnego. Piętnastego września okręt dotarł do Trabzonu, który opuścił po dwóch dniach, udając się do Rize. Dziewiętnastego września krążownik zawinął do Giresun, a stamtąd, po kilku godzinach do Ordu. Nazajutrz *Hamidiye* przybył do Samsunu, gdzie w 1919 r. Mustafa Kemal rozpoczynał wojnę narodowo-wyzwoleńczą. Z tego miejsca delegacja kontynuowała podróż lądem, więc okręt powrócił do Stambułu, by przejść kolejne naprawy w dokach w Złotym Rogu.

W styczniu 1925 r. miejsce dotychczasowego dowódcy krążownika zajął kidekli yüzbaşı³³ Ali Ülgen. Trzynastego lutego tego samego roku, w związku z przedłużającym się remontem *Yavuz* podjęto także decyzję o przeniesieniu porporca admirałskiego na *Hamidiye*.

Pod koniec listopada 1925 r. krążownik przez pięć dni uczestniczył w tłumieniu antyrepublikańskiego buntu w Rize, do jakiego doszło po wprowadzeniu tzw. ustawy kapeluszonej³⁴. Rola okrętu sprowadziła się do przewiezienia oddziału wojska, który podjął interwencję na lądzie oraz do oddania „na postrach” kilku strzałów ślepymi ładunkami³⁵.

Dokładnie rok po tych wydarzeniach *Hamidiye* zawitał do Odessy. Doszło do tego w ramach oficjalnej wizyty państwowej, jaką na jego pokładzie złożył w ZSRR minister spraw zagranicznych Turcji Tevfik Rüştü (Aras).

W 1927 r. Mustafa Kemal postanowił po raz pierwszy od 1919 r. odwiedzić Stambuł³⁶. Z Ankary dotarł on 1 lipca kolejną do İzmitu nad Morzem Marmara. Tam oczekiwał na niego jacht *Ertuğrul* w towarzystwie krążownika *Hamidiye*, krążowników torpedowych *Peyk-i Şevket* i *Berk-i Satvet* oraz kontrtorpedowców *Samsun*, *Basra* i *Taşoz*. Wieczorem tego samego dnia konwój dotarł do Stambułu. Po aż trzech miesiącach pobytu w tym mieście, 30 września Musta-

fa Kemal wyruszył na pokładzie parowca *İzmir* do Mudanyi, a stamtąd drogą lądową powrócił do Ankary. Eskortę zapewniały mu *Hamidiye*, *Peyk-i Şevket* i *Berk-i Satvet*.

W maju 1928 r. *Hamidiye* uczestniczył w uroczystościach związanych z wizytą króla Afganistanu Amanullaha Chana w Stambule. W tym samym miesiącu doszło także do zmiany na stanowisku dowódcy tureckiej marynarki wojennej. Fakt ten pociągnął za sobą liczne przetasowania kadrowe, które nie ominęły również omawianego krążownika. Jego nowym dowódcą został kidekli yüzbaşı Ertuğrul (Ertuğrul).

Pierwszego września do Ankary dotarła informacja o manewrach morskich zorganizowanych przez Grecję u wejścia do Dardaneli. Z uwagi na wciąż nie uregulowane stosunki z tym krajem, rząd turecki podjął decyzję o przeprowadzeniu w odpowiedzi podobnych ćwiczeń. Nazajutrz o godz. 10:00 krążowniki *Hamidiye* i *Mecidiye*, krążowniki torpedowe *Peyk-i Şevket* i *Berk-i Satvet*, kontrtorpedowce *Samsun*, *Basra* i *Taşoz* oraz okręty podwodne *I. İnönü* i *II. İnönü* połączyły się na Morzu Marmara na wysokości Bolayır z jachtem *Ertuğrul*, na którego pokładzie przybył ze Stambułu Mustafa Kemal Pasza. Następnie okręty wzięły udział w manewrach, których scenariuszem (opracowanym osobiście przez prezydenta republiki) było lądowanie przeciwnika na półwyspie Gallipoli.

Pierwsze wielkie manewry, w których uczestniczyła zarówno marynarka wo-

30. Nowym dowódcą okrętu został kmrdr ppor. Hüsamettin (Üşel).

31. Podkreślić tu należy, że system teoretycznego i praktycznego szkolenia kadetów wypracowywany na pokładzie *Hamidiye* począwszy od 1918 r. był pierwszym od dziesięcioleci programem prowadzonym samodzielnie przez tureckich oficerów. Przypomnijmy tu, że za panowania Abdülhamida II (1876-1909) szkolenia załóg osmańskiej marynarki wojennej w praktyce niemal całkiem zaniechano, w latach 1909-14 odpowiadali za nie Brytyjczycy, a w okresie 1914-18 Niemcy (por.: Nykiel, *op. cit.*, s. 29-32).

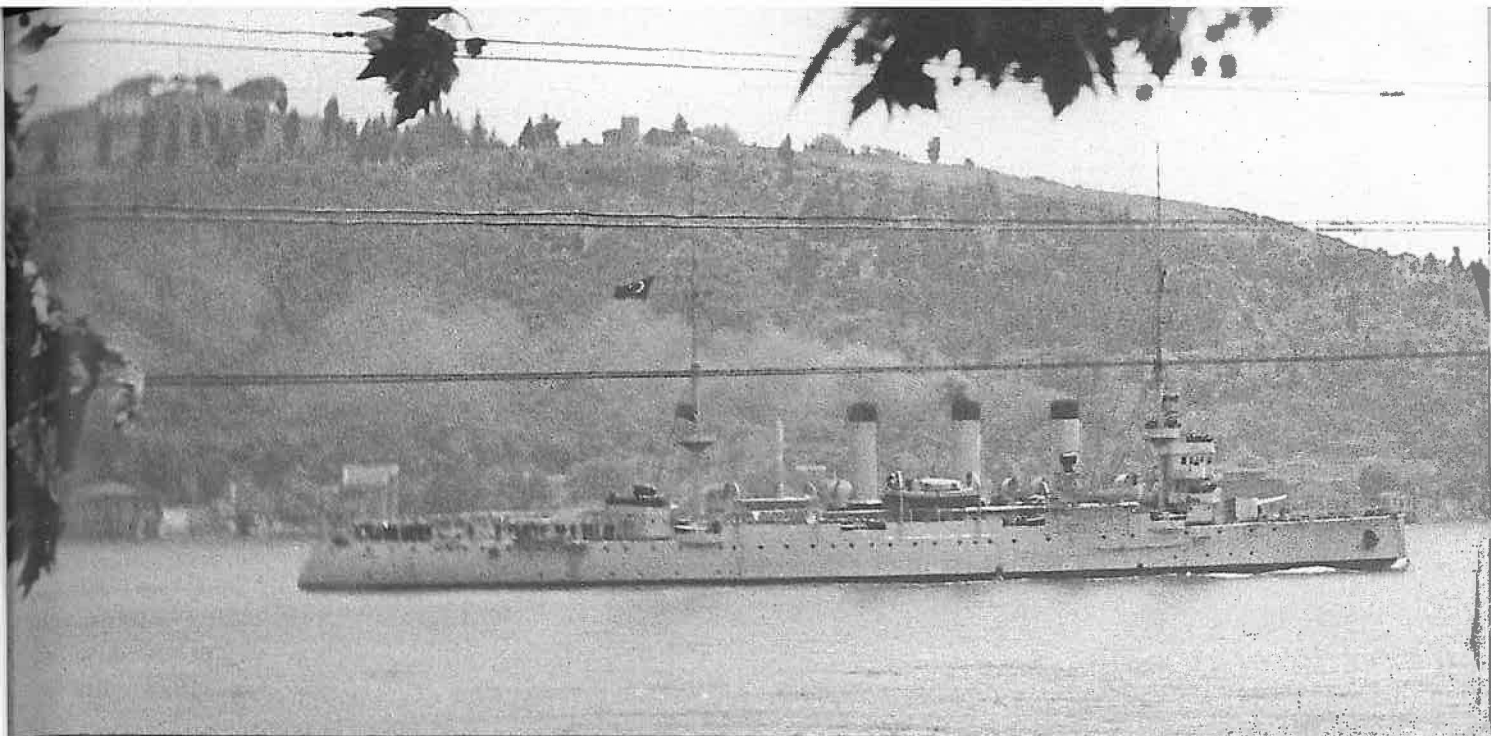
32. W 1935 r. zrezygnował on z imienia Mustafa i przyjął nadane mu przez Zgromadzenie Narodowe nazwisko Atatürk.

33. Stopień ten używany był w latach 1916-33 i nie posiadał odpowiednika w marynarkach wojennych innych krajów. W precedencji umieszczony był między kapitanem a komandorem podporucznikiem.

34. Szerzej na ten temat w: Dariusz Kołodziejczyk, *Turcja*, Wydawnictwo Trio, Warszawa 2000, s. 120-122.

35. Baş, *op. cit.*, s. 141-142.

36. Płynąc w 1924 r. na pokładzie *Hamidiye* przez Bosfor nie zatrzymał się, demonstrując w ten sposób swoją ostateczną niechęć do dawnej stolicy Imperium Osmańskiego. Na polecenie prezydenta krążownik nawet nie zwoinił i omal nie staranował łodzi, którymi na powitanie głowy państwa wpłynęli przedstawiciele lokalnych władz.



Hamidiye na wodach Bosforu. Fotografia wykonana w latach 30. XX w.

Fot. zbiory Piotr Nykiel

jenna jak i siły lądowe Turcji odbyły się jednak dopiero w dniach 10-14 października 1929 na Morzu Marmara. Zadania powierzone flocie polegały na przeprowadzeniu ataku na rejon umocniony Kocaeli, wsparciu działań lądowych w rejonie Mudanyi oraz desantowaniu wojsk w sile jendego korpusu w sektorze Kartal-Maltepe. Po raz pierwszy w dziejach republiki przeprowadzono także ćwiczenia w zakresie przeprowadzania i odpięrania ataku okrętów podwodnych. *Hamidiye* przypadła w tych manewrach potrójna rola – okrętu flagowego, pływającego stanowiska dowodzenia, z którego przebieg działań śledził szef Sztabu Generalnego oraz dowódcy poszczególnych rodzajów sił zbrojnych i wreszcie okrętu wchodzącego w skład floty pozorowanego agresora.

We wrześniu 1930 r. *Hamidiye* odwiedził najważniejsze porty tureckie nad Morzem Egejskim i Śródziemnym (po Antalye), a rok później niemal wszystkie porty czarnomorskie.

Pod koniec listopada 1931 r., wraz z powrotem do służby wyremontowanego *Yavuz*, w tureckiej marynarce wojennej wprowadzono szereg zmian strukturalno-organizacyjnych. Jedną z nich było przesunięcie (z dniem 1 stycznia 1932) krążowników *Hamidiye* i *Mecidiye* oraz krążowników torpedowych *Peyk-i Şevket* i *Berk-i Savet* do floty rezerwowej. W jej ramach okręt uczestniczył w kolejnych wielkich manewrach jakie odbyły się we wrześniu 1933 r. w paśmie wybrzeża między Izmirem a Antalyą.

Za sprawą powyższej reorganizacji *Hamidiye* powrócił na dobre do peł-

nionej już w latach 1918-24 roli okrętu szkolnego. Z uwagi na chlubną przeszłość cieszył się ogromnym powodzeniem wśród kadetów i zawsze liczba zgłoszeń do odbycia stażu na jego pokładzie kilkakrotnie przekraczała limit przyjęć³⁷. Niezależnie od pełnionej funkcji krążownik uczestniczył też w ramach floty rezerwowej w manewrach organizowanych w latach 1937, 1938 i 1939. Wykorzystywany był także do celów reprezentacyjnych przy okazji wizyt państwowych różnego szczebla. W listopadzie 1936 r. *Hamidiye* przywiózł do Konstancy tureckiego szefa Sztabu Generalnego marsz. Fevzię Çakmaka, zaproszonego do odbycia oficjalnej wizyty w Rumunii. W dniach 2-18 czerwca 1937, w ramach rejsu szkolnego na wodach międzynarodowych, krążownik odwiedził z kolei Jugosławię i Grecję, zawijając m. in. do portów w Pireusie i Splicie.

Czwartego czerwca 1938 *Hamidiye* wyruszył w kolejny rejs szkolny – tym razem jednak na wody wschodniej części akwenu śródziemnomorskiego. Plan zakładał odwiedzenie Krety, Aleksandrii, Rodos, Hajfy, Famagusty (tur.: *Magosa*), İskenderun (dawn. Aleksandretta) i Mersinu. Wybór terminu i obszaru nie był przypadkowy. Rządowi zależało bowiem na zademonstrowaniu obecności floty tureckiej na Morzu Śródziemnym zarówno wobec Włoch, jak i Grecji – szczególnie jednak wobec tego ostatniego kraju, w kontekście napływających z Aten coraz głośniejszych sygnałów o zamiarze anektowania Cypru. Dwudziestego czerwca krążownik zawinął do portu w Fama-

guście, gdzie entuzjastycznie przywitany został przez tłumy Turków cypryjskich. Po dwóch dniach, które upłynęły na wielu spotkaniach protokolarnych z lokalnymi władzami (w tym z administracją brytyjską) *Hamidiye* wyruszyć miał zgodnie z planem do Aleksandrii. Z uwagi na trwający właśnie wówczas proces przyłączania prowincji Hatay do Turcji, okręt otrzymał jednak polecenie udania się do Payas nad zatoką İskenderun.

Dziewiętnastego listopada 1938 *Hamidiye*, wraz z innymi jednostkami tureckiej floty uczestniczył w ceremoniach pogrzebowych zmarłego dziewięć dni wcześniej w Stambule Kemala Atatürka. Część swojej ostatniej podróży (między Stambułem a İzmitem) twórca i pierwszy prezydent Republiki Turcji odbył drogą morską na pokładzie *Yavuz*.

W 1939 r. *Hamidiye* wziął udział w kolejnych manewrach floty oraz w uroczystościach związanych z przyłączeniem do Turcji prowincji Hatay. Stan techniczny i nie przystające już do potrzeb chwili osiągi leciwego krążownika sprawiały, iż dowództwo marynarki coraz poważniej zaczynało rozważać definitywne wycofanie go ze służby. Wybuch II wojny światowej wpłynął jednak na odroczenie tej decyzji. Mimo, że rząd turecki postanowił dołożyć tym razem wszelkich starań, by kraj pozostał neutralny, *Yavuz*, *Hamidiye* i *Mecidiye* na wszelki wypadek poddane zostały modernizacji. We wszystkich trzech okrętach zde-

37. Jednorazowo swoje umiejętności mogło doskonalić na *Hamidiye* 88 kadetów.

montowano grotmaszty i wzmocniono uzbrojenie przeciwlotnicze. Krążowniki pomalowane zostały także w barwy maskujące³⁸. Mimo tych zmian *Hamidiye* do końca wojny pozostał w składzie floty rezerwowej, uczestnicząc w jej ramach we wszystkich ćwiczeniach organizowanych między 1940 a 1946 rokiem. Krążownik nadal pełnił też w tym okresie funkcję okrętu szkolnego.

We wrześniu 1946 r. zapadła decyzja o całkowitej likwidacji floty rezerwowej. Na złom trafiły wszystkie okręty wchodzące w jej skład, z wyjątkiem *Hamidiye*, który wykorzystywany miał być jeszcze jako okręt koszarowy i pływający punkt dowodzenia.

Hamidiye i *Mecidiye* ostatecznie wycofano ze służby na mocy rozkazu nr 25769 z 29 kwietnia 1947³⁹. Po odbyciu pożegnalnego rejsu do Izmiru omawiany krążownik zacumowany został w Derince, gdzie służył jeszcze jako okręt koszarowy i siedziba sztabu Eskadry Szturmowo-Obronnej (tur.: *Hücum ve Emniyet Filosu*).

Z początkiem 1957 r. *Hamidiye* trafił do głównej bazy marynarki wojennej w Gölcük i otrzymał status okrętu-muzeum. Z uwagi na duże koszty utrzymania 27 maja 1960 został jednak sprzedany na złom. Demontaż okrę-

tu zakończono w stambulskiej dzielnicy Paşabahçe w 1966 r. ●

Bibliografia

1. Baş E. (red.), *Gazi Hamidiye ve Akın Harekati*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2006.
2. *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, VIII nci Cilt, *Deniz Harekati*, T. C. Genelkurmay Basım Evi, Ankara 1976.
3. *Conway's All the World's Fighting Ships 1906-1921*, Conway, London 2006.
4. Erickson E. J., *Defeat in Detail. The Ottoman Army in the Balkans, 1912-1913*, Praeger, Westport-Connecticut-London, 2003.
5. *Famous Turkish Warship to Cross the Atlantic*, [w:], "The New York Times", April 5, 1914.
6. Greger R., *Losy krążownika „Mecidiye” pod rosyjską banderą*, [w:] „Okręty Wojenne” nr 19, 1997, s. 10-12.
7. Güleriyüz A., *Hamidiye, Mecidiye & Kuvazörler*, Denizler Kitabevi, İstanbul 2009.
8. *Hamidieh's Feats Arousing Wonder*, [w:], "The New York Times", March 23, 1913.
9. Herma M., *Pod banderą św. Andrzeja. Rola Floty Czarnomorskiej w realizacji koncepcji strategicznych (militarnych) Rosji w latach 1914-1917*, Wydawnictwo Naukowe Akademii Pedagogicznej, Kraków 2002.
10. *Jane's Fighting Ships of World War I*, Studio, London 1990.
11. Kołodziejczyk D., *Turcja*, Wydawnictwo Trio, Warszawa 2000.

12. Langensiepen B., Güleriyüz A., *The Ottoman Steam Navy 1828-1923*, Conway Maritime Press, London 1995.

13. Lorey H., *Der Krieg in den Türkischen Gewässern*, Bd. I-II, w serii: *Der Krieg zur See 1914-1918*, Berlin 1928.

14. Mütercimler E., *İmparatorluğun Çöküşüne Denizden Bakış*, Toplumsal Dönüşüm Yayınları, İstanbul 2003.

15. Nykiel P., *Wyprowa do Złotego Rogu. Działania wojenne w Dardanelach i na Morzu Egejskim (sierpień 1914 – marzec 1915)*, Arkadiusz Wingert, Kraków-Międzyzdroje 2008.

16. Olender P., *Wojny morskie 1883-1914*, Magnum-X Sp. z o.o., Warszawa 2005.

17. Paizis-Paradellis C., *Hellenic Warships 1829-2001*, The Society for the Study of Greek History, Athens 2002.

18. *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi. Balkan Harbi*, VII nci Cilt, *Osmanlı Deniz Harekâtı 1912-1913*, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1993.

19. Wiczorkiewicz P. P., *Historia wojen morskich*, t. 2, *Wiek pary*, Puls, Londyn 1995.

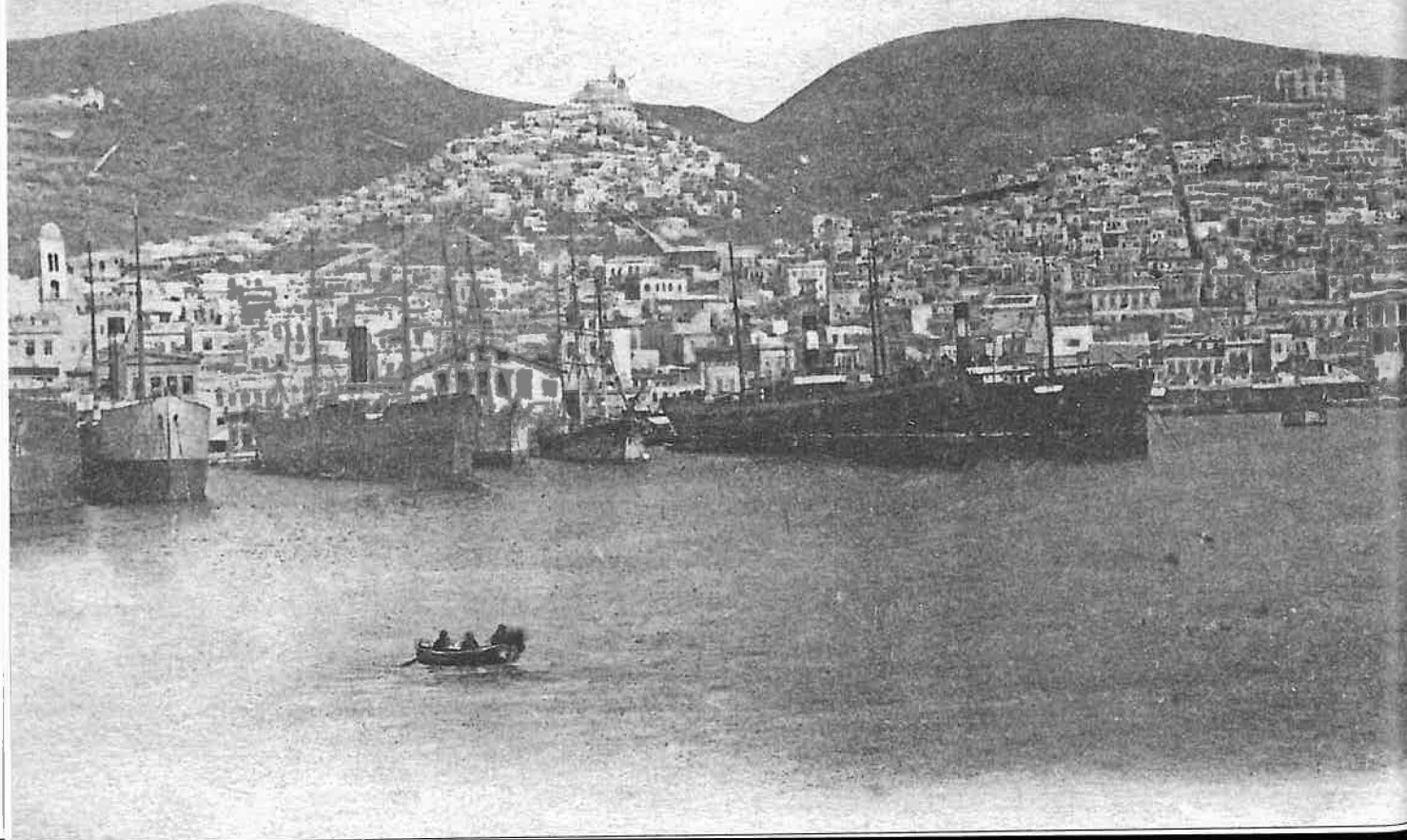
38. O fakcie tym jako jedyny wspomina Güleriyüz (op. cit., s. 35), nie podając jednak żadnych szczegółów dotyczących rodzaju i ilości nowo zamontowanego uzbrojenia. Na podstawie fotografii opublikowanych w ww. monografii (s. 62) stwierdzić możemy, że *Hamidiye* w całości pomalowany został na przypuszczalnie biały kolor, a na kadłubie i kominach wykonano geometryczne plamy, prawdopodobnie koloru czarnego.

39. Baş, op. cit., s. 173.

SUPLEMENT

Port na wyspie Siros, zaatakowany 15 stycznia 1913 roku przez *Hamidiye*. Fotografia z epoki.

Fot. zbiory Piotr Nykiel





Francuska Marynarka Wojenna w latach 1918-1939

część III

Organizacja władz cywilnych i wojskowych francuskiej Marynarki Wojennej w 1939 r.

Strukturę najwyższego kierownictwa obrony regulowała ustawa z 11 lipca 1938 r. o organizacji narodu w trakcie wojny (*Sur l'organisation de la nation en temps de guerre*). Na jej podstawie utworzono dwa zasadnicze piony kierownictwa wojny: Kierownictwo Ogólne (*Direction Générale de la Guerre*) i Kierownictwo Wojskowe (*Direction Militaire de la Guerre*). Organem pierwszego pionu była Najwyższa Rada Obrony Narodowej, do której wchodził: prezydent, premier, marszałkowie Francji (w 1939 r. był nim tylko Philippe Pétain), Szef Sztabu Generalnego Obrony Narodowej (w 1939 r. był nim generał Maurice Gamelin), szefowie sztabów generalnych trzech rodzajów sił zbrojnych oraz szef sztabu wojsk kolonialnych. Do pomocy Najwyższa Rada dysponowała Komitetem Badań (składającym się z 4 sekcji), w którego skład wchodziłi przedstawiciele większych służb i departamentów ministerstw biorących udział w przygotowaniach obrony państwa oraz stale funkcjonujący Generalny Sekretariat, który, po uprzednim przy-

gotowaniu, przedkładał problemy Najwyższej Radzie i koordynował pracę sekcji Komitetu Badań.

Organem drugiego pionu był Stały Komitet Obrony Narodowej (na czas wojny przekształcał się w Komitet Wojenny), którego członkami byli ministrowie obrony narodowej, wojny, marynarki i lotnictwa, oraz szefowie sztabów trzech rodzajów sił zbrojnych, a także szef sztabu wojsk kolonialnych. Tyle o naczelnym kierownictwie obrony Francji.

Jeśli chodzi o kierownictwo marynarki, ono również dzieliło się na dwa piony: cywilny i wojskowy. Cywilnym zwierzchnikiem był minister marynarki, który od 1934 r. podlegał nie tylko premierowi, ale i Ministrowi Obrony Narodowej¹. Zarządzał on finansami (układał corocznie budżet marynarki wojennej i dysponował nim, ewentualnie prosił parlament o nadzwyczajne kredyty na realizację rozbudowy floty), regulował funkcjonowanie floty w czasie pokoju, przedkładał parlamentowi ustawy konieczne dla sprawnego funkcjonowania marynarki (o sposobie poboru, o regulacji drogi awansu, itp.). Wraz z kierownictwem wojskowym (Najwyższą

Radą Marynarki) programy rozbudowy floty, który następnie przedkładał parlamentowi do uchwalenia. Jedną z najważniejszych prerogatyw ministra było mianowanie Szefa Sztabu Generalnego Marynarki, który w trakcie wojny obejmował dowództwo całości sił morskich. Ministrowi, także w czasie pokoju, podlegali dowódcy (prefekci) regionów morskich we Francji². Decydował on również o awansach oficerskich. W czasie wojny minister nie zajmował się prowadzeniem operacji wojennych, lecz uczestniczył w kierownictwie wojny

1. Do 1934 r. 3 resorty rodzajów broni: ministerstwo wojny (siły lądowe), ministerstwo lotnictwa (powołane w 1928 r.) i ministerstwo marynarki były wobec siebie równorzędne, jednak w 1934 r. utworzono ministerstwo obrony narodowej. Jego zadaniem była koordynacja działań pozostałych resortów. Ministerstwo marynarki i dowództwo sił morskich dość często atakowało MON za niedostateczne wspieranie rozwoju marynarki na rzecz armii lądowej i lotnictwa. Ponadto admirał Darlan dość zazdrośnie strzegł swojej władzy w zakresie marynarki wojennej i starał się nie dopuścić do wzrostu wpływów ministra obrony narodowej i dowództwa armii lądowej w kierowaniu marynarką wojenną.

2. W czas wojny prefekci przechodzili pod dowództwo naczelnych dowódców teatrow operacyjnych. W 1939 r. było 5 regionów z kwaterami w: Cherbourg, Brest, Tulonie, Bizercie i Lorient. To ostatnie utworzono 20 maja 1939 r.



Ciekawy widok bazy w Breście w latach 30. Z lewej dwa krążowniki, w środku dwa pancerniki.

Fot. Centralne Archiwum Wojskowe

jako członek Komitetu Wojennego. Jego podstawowym zadaniem było zapewnienie odpowiedniej ilości sprzętu i personelu marynarce.

Minister marynarki miał trzech pomocników: szefa sztabu marynarki (w 1939 r. był nim wiceadmiral Maurice-Athanase Le Luc), Szef Gabinetu Cywilnego (Chef de Cabinet civile) i Szef Gabinetu Wojskowego (Chef de Cabinet militaire, w 1939 r. był nim kontradmirał Pierre Guton). Zwłaszcza ten ostatni spełniał istotną funkcję. Był to wyższy oficer, który odpowiadał za kontakty ministra z kierownictwem wojskowym marynarki. Objęcie takiego stanowiska stwarzało także możliwość szybkiego awansu. Oficer taki musiał się cieszyć szczególnym zaufaniem swego zwierzchnika. W końcu lat 20. Szefem Wojskowego Gabinetu ministra Georges Leyguesa został ówczesny komandor Jean François Xavier Louis Darlan³. W 1933, gdy opuszczał ministerstwo, był już kontradmirałem, a rok później otrzymał dowództwo Eskadry Atlantycznej.

Wojskowym kierownictwem francuskiej marynarki wojennej był Sztab Generalny, na czele którego stał Szef Sztabu Generalnego (Chef d'État-Major Général). Od 1936 r. był nim wiceadmiral Darlan⁴. On to dowodził całością sił morskich, zarówno w czasie pokoju, jak i wojny. W maju 1939 r. ustanowiono, że w bezpośredniej kompetencji naczelne-

go wodza leży kierowanie siłami pełnomorskimi i zarządzanie głównymi szlakami komunikacyjnymi. Szef Sztabu Generalnego Marynarki podlegał Szefowi Sztabu Generalnego Obrony Narodowej. W chwili rozpoczęcia wojny Szef Sztabu Generalnego stał się Naczelnym Dowódcą Francuskich Sił Morskich (Commandant en Chef des Forces Maritimes Françaises). Do swojej pomocy miał dwóch wyższych oficerów, zazwyczaj jednego w stopniu komandora i drugiego w stopniu kontradmirała. W czasie wojny dochodził trzeci, w stopniu wiceadmirala, z tytułem Szefa Sztabu Marynarki (major général de la marine). W okresie pokoju podlegały mu sprawy intendencji i służby zdrowia. Pomagał też Szefowi Sztabu Generalnego w kwestiach technicznych i organizacyjnych.

Sztab składał się z 4 oddziałów:

- Organizacyjnego – kwestie mobilizacji, personalne i materiałowe;
- Wywiadowczego – kwestie wywiadu, studiów nad obcymi marynarkami i szyfry;
- Operacyjnego – opracowywanie planów wojennych, manewrów, wyszkolenia oraz napraw;
- Tyłowego (termin wprowadzony przeze mnie – M.K.) – odpowiadającego za zaplecze marynarki i kontakty z innymi ministerstwami biorącymi udział w przygotowywaniu obronności kraju.

Ponadto sztab dysponował służbami (badań naukowych, techniczno-maszynową, historyczną), które wspierały prace oddziałów, pomagając im zastosować optymalne rozwiązania techniczne, naukowe i operacyjno-organizacyjne.

Organem pomocniczym Sztabu Marynarki i ministerstwa marynarki, o bardzo szerokich kompetencjach i dużej roli, była Najwyższa Rada Marynarki. W jej skład wchodził: minister ma-

3. Jak już wspominałem Georges Leygues był kolegą z departamentu i z Izby Deputowanych ojca Darlana.

4. Admirał Darlan urodził się w Nerac (departament Lot-Garonne) w 1881 r. Do marynarki wstąpił w 1899. Początkowo służył na hulku *Borda*. Użył specjalizację artylerzysty. Odbył sześć kampanii morskich. W 1914 r. w stopniu kapitana walczył na lądzie w baterii artylerii morskiej. Brał udział w walkach w Szampanii, Flandrii i Lotaryngii, pod Verdun i nad Oise. Uczestniczył w kampanii dardanejskiej i salonickiej. Wojnę zakończył w stopniu komandora podporucznika. Po wojnie dowodził flotyllą na Renie, a potem został szefem sztabu Dalekowschodnich Sił Morskich. W Indochinach dowodził kolejno awizo *Altair*, trałowcem *Chamois* i patrolowcem *Ancre*. Po powrocie do Francji objął dowództwo II dywizjonu okrętów liniowych, następnie objął dowództwo (już jako komandor) krążowników szkolnych *Jeanne d'Arc* i *Edgar Quinet*, na których znajdowała się szkoła aplikacyjna dla poruczników. Po awansie na kontradmirała dowodził dywizjonem lekkich krążowników. W końcu lat 20. został szefem gabinetu wojskowego ministra marynarki Georges Leyguesa. Jako ekspert z ramienia Francji uczestniczył w obradach konferencji genewskiej i londyńskiej. Objął następnie dowództwo eskadry Atlantycznej, a od 1936 r. objął stanowisko szefa sztabu generalnego Marynarki Wojennej. Uchodził za wielkiego stratega i ścisłego zwolennika koordynacji działań armii lądowej i marynarki wojennej.

rynarki (przewodniczący), Szef Sztabu Generalnego (wiceprzewodniczący), 2 dowódców sił pełnego morza (dowódcy I i II Eskadry, w stopniu wiceadmiralów), komendant szkoły sztabu generalnego (w stopniu wiceadmirala), komendant Centrum Wyższych Studiów Morskich (Centre des Hautes Études Navales) oraz jeden wiceadmiral pełniący służbę w Paryżu z wyboru ministra. Referentami Najwyższej Rady Marynarki zostawali: zastępca Szefa Sztabu i wyższy oficer pełniący funkcję sekretarza Rady oraz członkowie gabinetów ministra jako specjaliści, z prawem dyskusji, lecz bez prawa głosu. Na zebraniach Rady mogli się pojawić: Szef Sztabu Generalnego Obrony Narodowej i jeden z członków Najwyższej Rady Wojennej z wyboru ministra obrony narodowej. Do jej zadań należały: ogólna organizacja marynarki, sprawy poborowe, organizacja personelu, ogólna organizacja obrony wybrzeży, programy rozbudowy floty wraz z ustaleniem typów okrętów, wodnosamolotów i sterowców, taktyka, budowy portowe (arsenały), instalacje obrony wybrzeża oraz inne kwestie, które minister marynarki uznał za stosowne.

Szef Sztabu Generalnego Marynarki podlegał wprawdzie Szefowi Sztabu

Generalnego Obrony Narodowej, lecz ze względu na niewielką rolę marynarki w działaniach lądowych faktycznym kierownictwem wojny na morzu zajmował się admirał Darlan.

Organizacja marynarki wojennej była dwustopniowa. Pierwszym stopniem było dowództwo sił pełnomorskich. Siły pełnomorskie składały się z dwóch eskadr: śródziemnomorskiej (I Eskadra) i atlantyckiej (II Eskadra). Drugim stopniem były terytorialne dowództwa marynarki: teatry operacyjne (Théâtres d'Opération), regiony morskie (Régions Maritime) i obszary morskie.

Siły pełnomorskie składały się z trzonu Marine Nationale. W skład eskadr, dowodzonych przez naczelnych dowódców sił pełnego morza (Commandant en Chef des Forces Navales de Haute Mer) wchodziły jednostki najpotężniejsze: okręty liniowe, krążowniki, kontrtorpedowce i lidersy. Okręty w ramach eskadr były zorganizowane w dywizjony. W skład dywizjonu wchodziły jednostki tej samej klasy, a często także tego samego typu (z taką myślą rozbudowywano flotę). Zadaniem sił pełnomorskich było prowadzenie głównych operacji morskich zarówno o charakterze ofensywnym, jak i defensywnym.

Dowódcom terytorialnym podlegały lokalne siły floty składające się zazwyczaj z torpedowców, okrętów podwodnych, kanonierek, awizów i innych jednostek oraz infrastruktura lądowa marynarki wojennej: porty i bazy morskie, instalacje obrony wybrzeża, punkty obserwacyjne, baterie artylerii przeciwlotniczej. Najwyższym dowódcom terytorialnym, czyli Naczelnym Dowódcą Teatrów Operacyjnych (Commandant en Chef des Théâtres d'Opération) powierzano: obronę wybrzeży, obronę żeglugi, obronę przeciwlotniczą obszaru oraz operacje ofensywne siłami powietrznymi, podwodnymi i nawodnymi (spoza sił pełnomorskich), powierzonych im przez naczelnego wodza. Swoją władzę sprawowali poprzez dowódców (prefektów) regionów morskich (Préfets des Régions Maritime) i dowódców obszarów morskich (Commandants de la Marine hors des Régions Maritimes). Dowódcy teatrów operacyjnych zgodnie z własnym uznaniem kierowali siły lokalne, jakie powierzył im Sztab Generalny do obszarów i regionów. Nie podlegały im siły pełnego morza. 27 sierpnia powołano do życia trzy Teatry Operacyjne: Północ (część kanału La Manche i Morze Północne) – pod dowództwem wiceadmirala Raoula Ca-

Ciężki krążownik *Foch* oraz lidersy *Vauquelin* (53) i *Tartu* (51) w Villafranche na Riwierze Francuskiej.

Fot. Centralne Archiwum Wojskowe



stexa, Zachód (Ocean Atlantycki) – pod dowództwem wiceadmirała Jeana de Laborde, Południe (Morze Śródziemne) – pod dowództwem wiceadmirała Jeana Pierra Estevy⁵. Nieco później utworzono Teatr Operacyjny Południowego Atlantyku podlegający wiceadmiralowi Emmanuelowi Ollive z siedzibą w Casablance i Teatr Operacyjny Zachodniego Atlantyku pod rozkazami wiceadmirała Georgesa Roberta⁶.

Dowództwa teatrów operacyjnych (we Francji i w Algierii) i dowództwa regionów morskich mieściły się w bazach marynarki wojennej. Początkowo główną bazą marynarki wojennej Francji na Morzu Śródziemnym była Bizerta. Jednak rozwój techniczny lotnictwa, rozbudowa sił lotniczych przez Włochy i bliska odległość Bizerty od baz włoskich, zmusiła kierownictwo floty francuskiej do budowy nowego portu wojennego z zapleczem w bezpiecznej odległości od posiadłości włoskich. Wybór padł na zatokę Mers el-Kébir pod Oranem. W miejscu tym od 1937 r. budowano potężną bazę chronioną przez artylerię nadbrzeżną i przeciwlotniczą, ze specjalnymi basenami dla okrętów podwodnych, ścigaczy i wodnosamolotów. Baza dysponowała arsenałem, olbrzymimi magazynami wody i żywności oraz magazynami mazutu pod górą Santon (połączonymi z portem ropociągami). Port chroniły samoloty z lotniska w Arzeu (o 20 km na zachód od portu). Dla Eskadry Śródziemnomorskiej najważniejszymi bazami w 1939 r. były więc: Tulon (także rozbudowany w okresie międzywojennym⁷), Mers el-Kébir i Bizerta. Mniejsze bazy mieściły się w: Bejrucie (Syria), Ajaccio i Bastia (obie na Korsyce). W razie wojny I Eskadra mogła korzystać z baz brytyjskich w Egipcie, Gibraltarze, na Malcie i na Cyprze. Eskadra Atlantycka, posiadająca główne bazy w Breście i Cherbourgu, mogła chronić się także w Dunkierce, Lorient, Saint Nazaire, Rochefort, Hawrze i Bordeaux. Wśród portów w latach 30. tylko Brest był rozbudowywany⁸. Francuska flota posiadała też mniejsze bazy w koloniach. Na wybrzeżu zachodniej Afryki były to: Agadir, Dakar, w Indochinach – Sajgon, a na Antylach – Martynika. Rozważano też budowę portu wojennego na Pacyfiku.

Mimo propozycji admirała Darlana i premiera Chamberlaina, nie zostało ustanowione wspólne kierownictwo wojny między Wielką Brytanią i Francją. W związku z tym, planowanie działań wojennych sojuszników opierało się

na konsultacjach rządowych, a prowadzenie operacji wynikało z uzgodnień międzyrządowych (w przypadku działań na morzu chodziło o podział stref działań floty brytyjskiej i francuskiej) i kontaktów sztabowych (sporadyczne). Kontakty między dowództwami marynarek francuskiej i brytyjskiej ułatwiały misje wojskowe. W tym celu do Londynu została skierowana misja składająca się z wiceadmirała Jean Ernest Odenhala i 4 wyższych oficerów. Admirałowi pomagał francuski attaché morski w Londynie, komandor de Rivoyre. Powołany też został ustanowiony międzyalianski komitet, którego zadaniem było planowanie wspólnych operacji. Kontakty lokalne ułatwiali oficerowie łącznikowi w ważniejszych portach południowej Anglii i francuskich bazach marynarki⁹.

Sztab Generalny Marynarki mieścił się w Paryżu przy rue Royale, jednak w obawie przed bombardowaniami i związanymi z tym kłopotami komunikacyjnymi z podległymi mu siłami admirał Darlan postanowił przenieść swoją kwaterę kilkadziesiąt kilometrów od Paryża, do Maintenon, gdzie znajdował się ścisły sztab admirała. W jego skład wchodził wiceadmiral Athanase Le Luc, komandor Paul Auphan i komandor Jean Negadelle. Grupę tych oficerów zwano „trustem mózgów z Maintenon”. Byli to dobrzy oficerowie, z wieloletnią praktyką, lecz nie było wśród nich specjalisty od lotnictwa (Belot uważa, że był to błąd, ponieważ nie potrafiono wykorzystać w odpowiedni sposób lotnictwa morskiego). To od nich miały zależeć losy z takim trudem odbudowanej Marine Nationale.

Jak łatwo zauważyć, struktura najwyższych władz marynarki w 1939 r. była dość skomplikowana. Różne organy miały pokrywające się kompetencje, co wydłużało procesy decyzyjne. Stanowiło to o słabości marynarki w okresie pokojowym. Struktura ta w momencie wybuchu wojny ulegała znacznemu uproszczeniu i podział kompetencji wydawał się znacznie bardziej logiczny i prostszy. Oczywiście miały na to wpływ doświadczenia z ostatniej wojny.¹⁰

Była to jednorodna, nieliczna i stosunkowo samodzielna część sił zbrojnych Republiki. Marynarka w odróżnieniu od lotnictwa dysponowała własnym, rozbudowanym zapleczem i specyficzną strukturą, odróżniającą ją od pozostałych rodzajów broni. To stanowiło o jej wyjątkowej pozycji i dużej autonomii pilnie strzeżonej przez kolej-

nych Szefów Sztabu Generalnego i ministrów marynarki.

Okręty francuskiej Marynarki Wojennej i doktryna Marine Nationale w 1939 r.

W pierwszym rządzie dowództwo francuskiej marynarki wojennej pragnęło posiadać szybkie i dość silne uzbrojone jednostki (lecz niekoniecznie opancerzone). Prędkość i siła artylerii miały zapewnić przewagę taktyczną. Zdecydowano się więc na rozwinięcie tych cech kosztem pancerza i zasięgu. Początkowo, w 1920 r., ministerstwo rozważało budowę lekkich krążowników o wyporności ok. 5200 t i o prędkości co najmniej 30 w., wyposażonych w artylerię główną kal. 140 mm (8 dział, 4 dwu działowe wieże)¹¹. Plany te uległy zmianom. Zdecydowano się na budowę znacznie cięższych jednostek. Zamówione w 1922 r. krążowniki typu „Duguay Trouin”, choć nie wykorzystywały maksymalnych dopuszczalnych charakterystyk (podobnie jak okręty tej klasy budowane w tym czasie w innych państwach), wyporność ich wzrosła w porównaniu z pierwotnymi planami o blisko 50% (7249 t). Wzrósł też kaliber dział artylerii głównej do 155 mm. Pozostałe wyposażenie w broń nie uległo zmianom. Okręty typu „Duguay-Trouin” posiadały jedynie lekkie pancerz (nota bene burt były zupełnie pozbawione pancerza), co stanowiło poważną słabość tej konstrukcji¹².

5. Pozostałe akweny miała chronić Royal Navy, H. Michel, *La drôle de guerre*, Hachette 1971, s. 17.

6. Wiceadmiral Robert pełnił także funkcję wysokiego komisarza Antyli, a więc odpowiedzialnego za obronę Gwadelupy i Gujany. Ponadto tytuł ten implikował bezpośrednią zależność od ministra do spraw kolonii. Stanowisko komisarza powodowało, że kontrolował siły lotnicze i wojska lądowe stacjonujące na Antylach.

7. Rozbudowywano artylerię przeciwlotniczą, bazy lotnicze i magazyny paliw.

8. M 1936 nr 9, *Kmo*, s. 37.

9. Początkowo misje zostały ustanowione w Dover (komandor porucznik Dièvre, potem zastąpiony przez kapitana Raillarda), Portsmouth (kapitan Gélis), Plymouth (kapitan Bos), później wysłano jeszcze kapitana Glotina do Greenock.

10. Stopień nieprzygotowania organizacyjnego Marine Nationale w 1914 r. ujawnia artykuł J. Kłosowskiego, *Organizacja wyższego dowództwa francuskiej marynarki wojennej podczas ubiegłej wojny światowej*, PM 1930 nr 7, *KZ*, s. 74-79; PM 1930 nr 8, *KZ*, s. 50-62. W latach 1914-1918 kilkanaście razy reorganizowano strukturę najwyższego dowództwa. Niektóre rozwiązania z pierwszej wojny światowej stosunkowo szybko zaadoptowano do warunków nowego konfliktu, między innymi powołanie dowództw sił patrolowych w grudniu 1939 r. R. Belot, dz. cyt., s. 39.

11. Ponadto nowe jednostki miały być silnie wyposażone w broń torpedową (cztery potrójne zestawy wyrzutni torpedowych kal. 550 mm) i nieco słabiej w broń przeciwlotniczą (4 działa plot kal. 75 mm); RM 1920 nr 2, *Cmf*, s. 268-271.

12. Podobne wady i zalety charakteryzowały ówczesnie budowane krążowniki włoskie: typ „Alberto di Giussano” i „Luigi Cadorna”.



Reprezentantem ciężkich krążowników Marine Nationale był widoczny tutaj *Duplex*.

Fot. zbiory Léo van Ginderen

W 1924 r. zamówiono nowy typ krążowników – „Duquesne”. Choć osiągnął maksymalne dopuszczalne parametry (wyporność 10 000 t i artyleria główna kal. 203 mm), powiełał te same wady konstrukcyjne jak krążowniki typu „Duguay Trouin” – niewielki zasięg, a przede wszystkim słabe opancerzenie (burty bez pancerza, a pokład i wieże chronione płytami stalowymi o grubości jedynie 30 mm). Takie rozwiązania konstrukcyjne były wynikiem swoistego pojętego przez dowództwo marynarki włoskiej i francuskiej wyścigu zbrojeń. Oba te państwa starały się zbudować szybsze i silniej uzbrojone krążowniki niż przeciwnik. Przewaga na tym polu miała niwelować słabość opancerzenia. Wydaje się, że dowództwa marynarek wojennych obu państw budowały okręty tej klasy z myślą o operacjach na liniach komunikacyjnych przeciwnika, a obszarem działania miało być Morze Śródziemne, gdzie odległości między bazami morskimi nie są zbyt duże. W razie kontaktu z silnym zespołem nieprzyjaciela duża prędkość miała umożliwić uniknięcia starcia.

Typ krążowników „Suffren” z 1925 r. zrywał z tradycją słabego pancerza. Była to reakcja na zmianę doktryny włoskiej. Nowe krążowniki włoskie typu „Trento” posiadały już silny pancerz. Dowództwo francuskie odpowiedziało opancerzeniem nowego typu krążownika (burty

i pokładu 50 mm, wieże 30 mm). Okazało się jednak, że osłona jest za słaba i w kolejnych jednostkach tego typu wzmocniono osłony burt (do 60 mm). Dowództwo francuskie nie było przekonane, czy krążowniki nie powinny mieć jednak silniejszych osłon. Efektem takiego rozumowania był typ „Algérie”, który posiadał już potężne opancerzenie – burty 110 mm, pokład 80 mm i wieże 100 mm. Także lekkie krążowniki typu „La Galissonnière” były chronione dosyć grubym pancerzem.

Wszystkie jednostki tej klasy okresu międzywojennego rozwijały duże prędkości: *Duguay Trouin* – 33-36 w., *Duquesne* – 33,7-36 w., *Suffren* – 31-33 w., *Algérie* – 33 w. i *La Galissonnière* – 31-35,4 w. Odpowiedniki włoskie jednak zazwyczaj osiągały nieco większe prędkości.

Uzbrojenie ofensywne stanowiła silna artyleria kal. 203 mm (zazwyczaj 8 dział) w przypadku dużych krążowników i 8-9 dział kal. 152-155 mm w przypadku lekkich krążowników oraz liczne wyrzutnie torpedowe (6-12 aparatów kal. 550 mm¹³). Jedynie typ „La Galissonnière” posiadał tylko 4 wyrzutnie torped.

Standardową bronią przeciwlotniczą było działko kal. 37 (po 8 luf). Niemal wszystkie okręty francuskie budowane w tym okresie, nie tylko krążowniki, posiadały kilka działek tego typu na pokładach (poza typem „Duguay Trouin”). Na

krążownikach starszych typów były one zazwyczaj wspierane przez 4-8 dział 75 mm i 8-12 karabinów maszynowych 13 mm, a na okrętach nowszych artylerią średnią przystosowaną do walki z samolotami (kal. 90 lub 100 mm w liczbie 6-8 luf). Tak więc siła broni przeciwlotniczej polegała bardziej na wielkości niż ilości luf, co z uwagi na późniejsze doświadczenia wydaje się chybionym pomysłem. Całość uzupełniały wodnosamoloty służące do rozpoznania morskiego (2-4 na pokładzie, 1-2 katapulty).

Ogółem w okresie międzywojennym zbudowano 7 krążowników¹⁴, 10 krążowników lekkich¹⁵ oraz 1 krążownik szkolny (*Jeanne d'Arc*) i 1 krążownik minowy (*Pluton*). W 1939 r. na pochylni znajdował się jeszcze jeden lekki krążownik nowego typu – „de Grasse”.

Co do kontrtorpedowców, to okręty tej klasy budowane we Francji w latach 1918-1939 (na tle jednostek tej samej klasy budowanych w innych państwach) wyróżniały się dużą wielko-

13. Wyrzutnie torpedowe o kal. 550 mm charakteryzowały okręty konstrukcji francuskiej.

14. 2 typu „Duquesne”: *Duquesne* i *Tourville*, 4 typu „Suffren”: *Suffren*, *Colbert*, *Duplex*, *Foch* (3 ostatnie różniły się od prototypu serii nieco cięższym pancerzem) i prototypowa jednostka typu „Algérie”.

15. 3 typu „Duguay Trouin”: *Duguay Trouin*, *Lamotte Picquet*, *Primauguet*, 6 typu „La Galissonnière”: *La Galissonnière*, *Georges Leygues*, *Gloire*, *Jean de Vienne*, *Marseillaise* i *Montcalm* oraz krążownik *Emile Bertin*.

ścią (typy: „Jaguar” – 2126 t, „Guépard” – 2436 t, „Aigle” – 2441 t, „Le Fantasque” – 2569 t, „Volta” – 2884 t i „Marceau” – 2930 t) i silną artylerią (zazwyczaj 5 dział kal. 138 mm¹⁶). Uzbrojenie ofensywne uzupełniały liczne wyrzutnie torpedowe (zazwyczaj 6 rur¹⁷). Co więcej, niektóre państwa wzorowały swe konstrukcje na kontrtorpedowcach francuskich¹⁸. Niektórzy znawcy przedmiotu wliczali kontrtorpedowce francuskie do klasy lekkich krążowników. Do zwalczania okrętów podwodnych francuskie kontrtorpedowce dysponowały wyrzutniami lub miotaczami bomb głębinowych, jednak, co najważniejsze, brakowało im systemów wykrywania okrętów podwodnych (asdic). Fakt ten stanowił o fatalnej przydatności jednostek francuskich do walki z okrętami podwodnymi¹⁹. Broń przeciwlotniczą obejmowała zazwyczaj działka (zazwyczaj 4) i karabiny maszynowe 13 mm (4). Ponadto admiraliczka francuska dbała, aby kontrtorpedowce nie ustępowały prędkości włoskim jednostkom tej klasy²⁰. Francuskie i włoskie jednostki tej klasy były najszybszymi okrętami na świecie.

Wydaje się, że kierownictwo francuskiej marynarki wojennej zamierzało stawiać przed kontrtorpedowcami w przyszłej wojnie zadania samodzielne. Tak silnie uzbrojone mogłyby z powodzeniem działać na liniach komunikacyjnych przeciwnika. Mogłyby też pokusić się o niszczenie całych konwojów; osłonne okręty innych państw

były i wolniejsze i słabiej uzbrojone. W razie natknięcia się na silniejszy zespół osłony kontrtorpedowce, dzięki dużej prędkości, mogłyby się bezpiecznie wycofać. Faktyczną osłonę sił głównych floty miały stanowić liderzy.

Wielkością (1300-1800 t) i uzbrojeniem (4-6 dział kal. 130 mm) liderzy przypominały niszczyciele brytyjskie i amerykańskie. Posiadały broń przeciwlotniczą (działka i karabiny maszynowe 13 mm) do walki z okrętami podwodnymi (miotacze lub wyrzutnie bomb głębinowych) i rozwijały prędkość 33-39 w. Broń ofensywną uzupełniały wyrzutnie torpedowe, w zależności od typu 6 lub 7. W chwili wybuchu wojny marynarka wojenna Francji dysponowała trzema typami liderów: najstarszym (najmniejszy i najsłabiej uzbrojony) „Bourrasque”, typem „L'Adroit” (nieco większy) oraz najnowszym i największym typem „Le Hardy” (1 779 t), jednak w 1939 r. żadna z tych jednostek tego ostatniego typu nie była gotowa (okręty budowano wówczas na podstawie transzy 1938 i 1938-bis 4 jednostki tego typu). Do linii zostały pośpiesznie wcielone w czerwcu 1940 r. W drugiej połowie l. 30. Ministerstwo Marynarki złożyło zamówienie na jednostki nowych typów: 4 liderzy typu „Le Fier” i 4 kontrtorpedowce typu „Marceau”, ale żaden z tych okrętów nie wszedł do służby do czerwca 1940 r. Rząd zamówił też 6 jednostek typu „Le Hardy”. Wszystkie weszły do służby w czerwcu 1940 r. Ponadto w 1939 r. ad-

miralicja dysponowała 12 torpedowcami typu „La Pomone”.

W 1939 Marine Nationale dysponowała ogółem 32 kontrtorpedowcami i 26 liderami oraz 12 torpedowcami.

Rozbudowa floty liniowej rozpoczęła się dopiero w 1931 r. i nie została doprowadzona do takiego stanu, który zadowalałaby sztab marynarki francuskiej. Mimo dużych wysiłków finansowych i wielu zabiegów, nie udało się ukończyć w stocznich francuskich 2 najnowszych okrętów liniowych: *Richelieu* i *Jean Bart*²¹. Zdążono jedynie ukończyć (zamówione w 1931 i 1934) w maju 1937 r. i lutym 1939 r. okręty liniowe *Dunkerque* i *Strasbourg*. Były to jednostki szybkie (29,5-31 w), dobrze opancerzone, potężnie uzbrojone (artyleria główna – 8 dział 330 mm), o sil-

16. Pierwszy typ kontrtorpedowca międzywojennego posiadał jedynie 4 działka kal. 130 mm, zaś okręty dwóch ostatnich typów posiadały aż po 8 dział kal. 138 mm. Ponadto typy „Aigle”, „Le Fantasque” i „Volta” posiadały pewien zapas min (40-50 sztuk).

17. Typ „Le Fantasque” posiadał 9 wyrzutni torpedowych, a typ „Volta” 10.

18. Porucznik Lemmonnier uważał, że Niemcy (typ „Leberecht Maass”, podobny do typu „Le Hardy”) i Rosjanie (rozmiarami swoich kontrtorpedowców) wzorowali się na konstrukcjach francuskich. PM 1938 nr 103, KZ, s. 836-837.

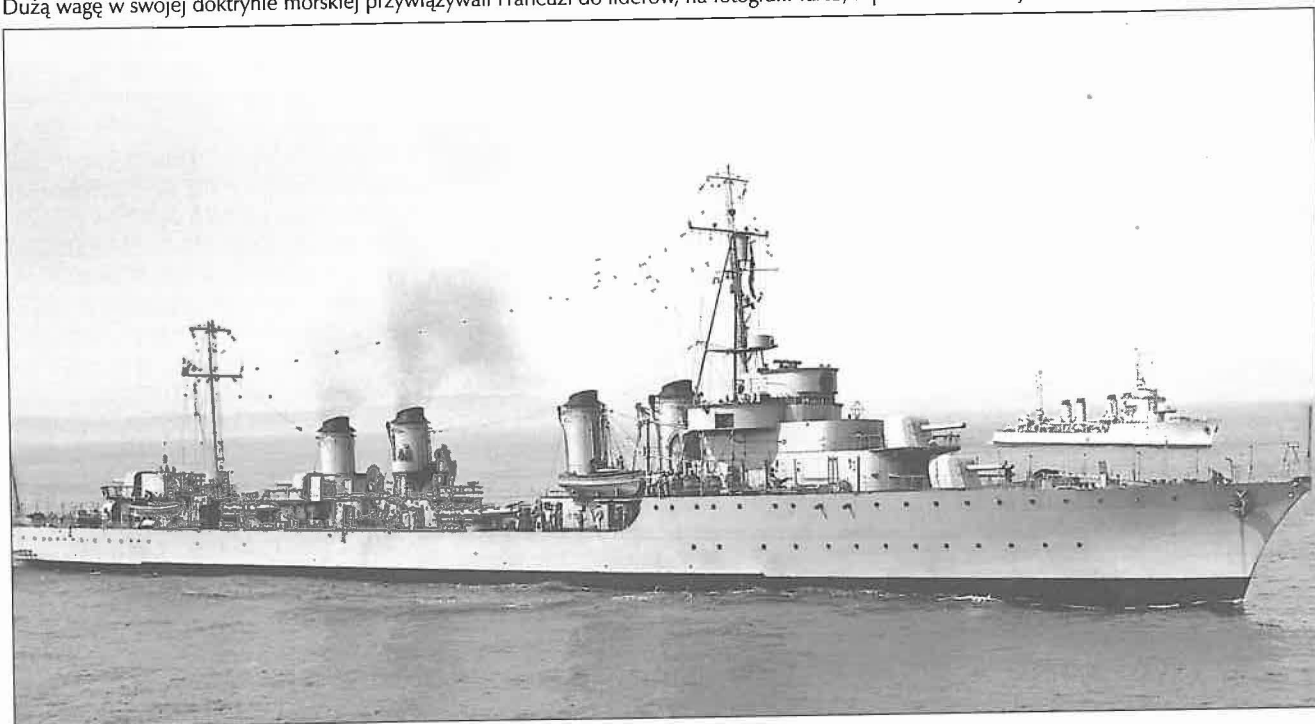
19. Podobną słabością charakteryzowały się też kontrtorpedowce włoskie i niemieckie.

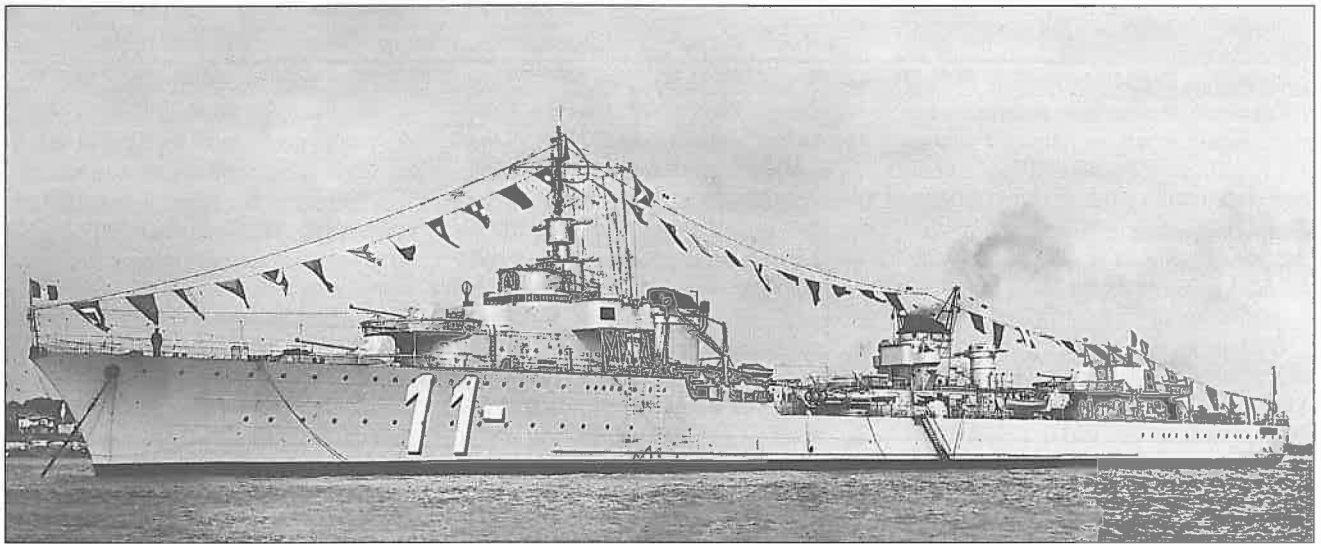
20. I tak jednostki typu „Jaguar” osiągały prędkość 35-36,7 w., „Guépard” – 35,5-40,4 w., „Aigle” 36-41,9 w., „Le Fantasque” 37-45,2 w., a „Volta” – 39-43,8 w.

21. Większość kredytów przyznanych w nadzwyczajnych ustawach finansowych było udzielonych z myślą o okrętach liniowych.

Dużą wagę w swojej doktrynie morskiej przywiązywali Francuzi do liderów, na fotografii *Tartu*, reprezentant dużej serii.

Fot. Marius Bar





Przedostatnim typem francuskich liderów był typ *Le Malin*, które prototyp prezentujemy. Dzięki dużej prędkości i silnemu uzbrojeniu były to udane okręty, przeznaczone głównie do działań na Morzu Śródziemnym.
Fot. zbiory Jarosław Malinowski

nej artylerii przeciwlotniczej (32 karabiny maszynowe kal. 13 mm, 8 działek oraz artyleria średnia, przystosowana do zwalczania samolotów – 16 dział 130 mm).

W dyspozycji francuskiej marynarki wojennej znajdowało się 5 starych, kilkakrotnie modernizowanych w okresie międzywojennym okrętów liniowych (3 typu „Bretagne”: *Bretagne*, *Provence*, *Lorraine* (tylko on zmodernizowany) 1934-1936 i 2 typu „Courbet”: *Courbet* i *Paris* 1926-1929). Były to jednostki stare i wysłużone, pamiętające czasy poprzedniej wojny. Mimo modernizacji, polegających między innymi na wymianie systemów napędowych, nie można było uznać ich za pełnowartościowe okręty liniowe. Dyskwalifikowała je niewielka prędkość, jaką były w stanie rozwijać 18 w. Jedynie *Lorraine* modyfikowany w połowie lat 30. Był w stanie rozwijać prędkość 20-21 w.

Siły liniowe floty, jakimi dysponowała Francja na początku wojny, były zupełnie niewystarczające dla potrzeb tego kraju. Pocieszeniem mógł być fakt, że przyszli przeciwnicy – Niemcy i Włochy – również nie posiadali rozbudowanej floty liniowej, dopiero ją budowali (Niemcy – 2 okręty liniowe typu „Bismarck”, a Włosi 4 typu „Vittorio Veneto”). Mniej więcej równocześnie miały wejść do służby wspomniane już 2 francuskie okręty liniowe typu „Richelieu”, 2 włoskie okręty liniowe typu „Vittorio Veneto” i niemiecki okręt „Bismarck”.

Słabą stroną był brak lotniskowców. W 1939 r. marynarka francuska dysponowała niewielkim (mieścił około 40 samolotów), starym i wolnym (rozwiązał 21 w.) okrętem tej klasy – lotniskowcem

Béarn. Była to jednostka eksperymentalna marynarki francuskiej, skonstruowana w 1927 r. na kadłubie pierwotnie budowanego okrętu liniowego typu „Normandie”, stąd dziwne jak na lotniskowiec uzbrojenie w wyrzutnie torpedowe. Admiralicja była świadoma jego słabości, toteż w 1938 r. zamówiła 2 nieduże, ale szybkie lotniskowce typu „Joffre” (jednostki *Joffre* i *Painlevé*), a wiosną 1939 r. wycofała z linii *Béarna*. Jednak w momencie wybuchu wojny prace nie były zbyt zaawansowane. Do września 1939 r. zdążono jedynie rozpocząć budowę *Joffre’a*.

Silną stroną marynarki francuskiej była natomiast flota podwodna. Trochę rozbudowywana, w 1939 r. liczyła 38 pełnomorskich okrętów podwodnych²² (9 serii „Requin” i 29 serii „Redoutable”) i 33 małe okręty podwodne. Była to jedna z najsilniejszych flot podwodnych na świecie. O wiele silniejsza od niemieckiej. Ponadto Francja posiadała kłazownik podwodny *Surcouf* i 6 podwodnych stawiaczy min typu „Saphir”. Oprócz tego na pochylniach znajdowały się okręty typu „Rolland Morillot” (3 z 5 zamówionych), „Aurore” (6 z 15 zamówionych) i „Émeraude” (nowy typ podwodnego stawiacza min, 1 z 4 zamówionych). Najstarsze okręty liczyły 13 lat, jednak większość służyła od pierwszej połowy lat 30.

Francuskie okręty podwodne nie ustępowały rozwiązaniami technicznymi okrętom innych państw. Co więcej, były stosunkowo potężnie uzbrojone²³. Górowały także nad konstrukcjami innych państw prędkością, a nad jednostkami włoskimi zasięgiem operacyjnym. Umiejętnie wykorzystane okręty pod-

wodne francuskiej marynarki wojennej mogły sparaliżować żeglugę przeciwnika. Tak więc latem 1939 r. Francja dysponowała w miarę nowoczesną flotą (z wyłączeniem okrętów liniowych). Ogółem w skład sił Marine Nationale na dzień 1 września 1939 r. wchodziły: 4 stare i 2 nowe okręty liniowe (na ukończeniu były kolejne dwa duże okręty liniowe), 1 stary lotniskowiec, 1 transportowiec lotniczy, 7 kłazowników ciężkich, 10 kłazowników lekkich (3 w budowie), 1 szkolny kłazownik, 1 kłazownik minowy, 32 kontrtorpedowce, 28 liderów, 12 torpedowców, 1 kłazowniczy okręt podwodny, 38 oceanicznych okrętów podwodnych, 32 przybrzeżne okręty podwodne i 6 podwodnych stawiaczy min.

Flota francuska była dobrze wyszkolona. Każdego roku większe zespoły spośród obu eskadr dwukrotnie wpływały na manewry. Co pewien czas odbywały się wspólne ćwiczenia (np: w maju 1937 r.²⁴). Ćwiczone dzienne i nocne pływanie w zespołach, strzelanie artyleryjskie, obronę przeciwlotniczą, operacje desantowe i szybkie operacje na linii komunikacyjnej przeciwnika. W ćwiczeniach uczestniczyły wszystkie klasy jednostek, a także oddziały obrony wybrzeża. W manewrach brało udział tak-

22. W czerwcu 1939 r. u wybrzeży Indochin zatonał okręt podwodny *Phénix*.

23. Typ „Requin”: 10 wyrzutni torpedowych 550 mm, działko 100 mm; typ „Redoutable”: 9 wyrzutni torpedowych 550 mm, 2 wyrzutnie 400 mm, działko 100 mm i 2 plot karabiny maszynowe; typ „Rolland Morillot”: 10 wyrzutni 550 mm, 2 wyrzutnie 400 mm, działko 100 mm i 2 plot karabiny maszynowe; typ „Surcouf”: 8 wyrzutni 550 mm, 4 wyrzutnie 400 mm, 2 działka 203 mm, 2 działka plot 37 mm, 4 plot karabiny maszynowe i 1 wodnosamolot.

24. M 1937 nr 6, *Kmo*, s. 31.

że lotnictwo pokładowe i morskie tak, aby oficerowie mogli poznać nową broń i nauczyć się z niej korzystać.

Założenie strategiczne, sformułowane przez Najwyższą Radę Obrony Narodowej w 1932 r., polegające na posiadaniu floty o 120 000 t silniejszej od połączonych flot Niemiec i Włoch, nie zostało spełnione²⁵. Nawet w odniesieniu jedynie do floty włoskiej zasada ta nie została zrealizowana²⁶.

Wydaje się, że wybuch wojny o 1-2 lata później pozwoliłby na ukończenie większości budowanych jednostek. Flota liniowa oraz siły lekkie i podwodne Marine Nationale zostałyby poważnie wzmocnione nowymi jednostkami.

Doktryna wojenna Francji była paśwna. Skupiano się na ochronie własnych szlaków komunikacyjnych, ponieważ od ich bezpieczeństwa zależało bezpieczeństwo energetyczne państwa oraz możliwości prowadzenia wojny z Niemcami. W razie konfliktu na pograniczach imperium flota osłaniała transporty zaopatrzenia posiłków i uzupełnień dla walczących tam wojsk. W przypadku wojny w metropolii posiadłości zamorskie Francji dostarczały przede wszystkim żołnierzy (Afryka Północna) oraz surowców strategicznych.

Pierwsza wojna światowa dowiodła, że mimo posiadania imperium, Francja nie mogła prowadzić wielkiej wojny europejskiej wyłącznie w oparciu o własny przemysł, który w porównaniu z niemieckim był znacznie mniejszy, a ponadto nie był samowystarczalny. Konieczne było zaopatrzenie w wiele ważnych surowców z kolonii oraz pochodzących z importu zagranicznego²⁷.

Kryzys gospodarczy, który dotknął Europę i Amerykę na przełomie lat 20. i 30., w poważnym stopniu odbił się niekorzystnie na przemyśle francuskim. Sytuację pogarszał fakt, iż Francja znacznie później zaczęła wychodzić z kryzysu

niż Niemcy. Produkcja w latach 1929-1937 spadła we Francji o 25%, gdy w tym samym czasie w Wielkiej Brytanii wzrosła o 24%, a w Niemczech o 17%²⁸. Do 1939 r. Francja nie odzyskała wydajności przemysłowej sprzed wielkiego kryzysu. Oprócz tego francuska flota handlowa dowoziła i wywoziła jedynie część frachtu, a w czasie wojny potrzeby Francji miały wzrosnąć²⁹. Prawie 32% ogólnego tonażu towarów do i z Francji było transportowanych pod brytyjską banderą, a blisko połowę towarów importowanych dowożono do portów zlokalizowanych między Sekwaną a granicą belgijską – na obszarze, któremu groziła inwazja niemiecka. Podjęto więc wysiłek, aby importować ropę głównie z pól znajdujących się pod kontrolą brytyjską (Persian Oil)³⁰. Te wszystkie fakty uwiadamiają, jak bardzo Francja była zależna gospodarczo od Wielkiej Brytanii w przededniu wojny.

W pierwszej fazie wojny kapitalne znaczenie miało bezpieczeństwo szlaków na Morzu Śródziemnym, bowiem z Afryki Północnej do metropolii w chwili wybuchu wojny miały wypłynąć transporty z wojskami kolonialnymi. Były to doświadczone oddziały o bardzo wysokiej wartości bojowej. Dowództwo francuskie nie wyobrażało sobie bez nich obrony granic Francji. W początkowej fazie wojny marynarka wojenna skupiała się więc przede wszystkim na ochronie tychże transportów, zawieszając początkowo podjęcie aktywnych operacji na innych akwenach. Przewidywano, że przeciwnikiem, na walce z którym skupią się główne siły marynarki francuskiej, będzie włoska flota wojenna – Reggia Marina.

Zdaniem najwybitniejszego francuskiego teoretyka strategii morskiej tego okresu, autora „Théories stratégiques”, wiceadmirala Raoula Victora Castexa, celem przyszłych wojen morskich bę-

dzie walka o zachowanie własnych morskich linii komunikacyjnych. W tym celu trzeba było zniszczyć flotę przeciwnika poprzez wielkie bitwy morskie, blokadę, wojnę powietrzną i wojnę podwodną. Choć pierwszeństwo przyznawał flotom liniowym, bez których morskie linie komunikacyjne nie będą funkcjonowały, to jednocześnie dostrzegał dużą rolę wszystkich rodzajów działań morskich. To właśnie we współdziałaniu floty liniowej, floty podwodnej, blokady i lotnictwa upatrywał sukcesu w przyszłej wojnie na morzu. Duże znaczenie przypisywał zaskoczeniu. Jednak rozwój wypadków politycznych w końcu lat 30. i charakter działań podjętych na morzu przez obie strony rozminęły się z przewidywaniami Castexa.

Konieczność posiadania silnego lotnictwa morskiego doceniał również admirał Darlan³¹, jednak budowa nowych lotniskowców została rozpoczęta za późno i nie ukończono ich budowy do wiosny 1940 r. W rezultacie, jak sądzi wielu badaczy, flota francuska nie była zdolna do samodzielnego prowadzenia

25. R. Belot, *La Marine française...*, s. 7.

26. 533 491 t wobec 489 534 t, J. W. Dyskant dz. cyt., Tabela 20, s. 447.

27. W latach 30. importowano 100% gumy, 30-35% węgla, 99% nierafinowanej ropy, 100% manganu, 99% miedzi, 87% ołowiu, 40% cynku, 95% cyny i 30% niklu. Były tylko niewielkie zapasy wełny, bawełny, siarki i pirytu, więc należało się liczyć z dowozem i tych surowców. R. J. Young, dz. cyt., s. 19.

28. R. J. Young, dz. cyt., s. 23.

29. Francuska flota handlowa dowoziła jedynie 33% ogólnej wielkości frachtu i jedynie 1/7 ropy. R. J. Young, dz. cyt., s. 21.

30. Stąd rozwój brytyjskiej floty tankowców w końcu lat 30. Pierwotnie Francja kupowała ropę w Stanach Zjednoczonych. R. J. Young, dz. cyt., s. 22.

31. R. Belot twierdzi, że Darlan nie widział dostatecznie jasno, że spada rola okrętów liniowych i że czynnikiem decydującym o panowaniu na morzu stają się lotniskowce i lotnictwo morskie. Choć uważał, że Francja powinna posiadać tej klasy jednostki, to pierwszeństwo w budowie dawał okrętom liniowym. Stąd tak słabo zaawansowane prace nad jednostkami typu „Joffre” w 1939 r. R. Belot, *La Marine française...*, s. 16-17.

Francuska doktryna wojennomorska dużą wagę przywiązywała do rozwoju sił podwodnych. *La Sultane* na fotografii z lat 1941-1942. Fot. Marius Bar

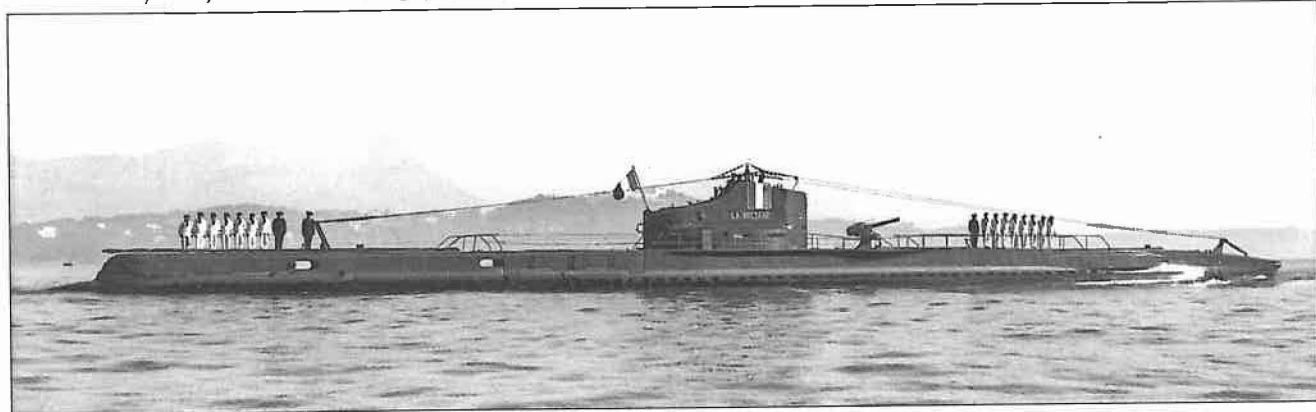


Tabela 17. Wiek i liczebność okrętów Marine Nationale uczestniczących w kampanii 1939-1940

Rok rozpoczęcia służby	Przed 1926	1926-1929	1930-1934	1935-31 VIII 1939	do czerwca 1940	Ogółem
Okręty podwodne I klasy	-	9	21	8	3	41
Okręty podwodne II klasy	-	10	16	6	1	33
Podwodne stawiaczy min	-	-	5	1	1	7
Krażowniki podwodne	-	-	1	-	-	1
Torpedowce	-	-	-	12	-	12
Torpedowce eskadowe	-	20	6	-	8	34
Kontrtorpedowce	1	6	17	8	-	32
Krażowniki lekkie ^a	-	3	3	6	-	12
Krażowniki ciężkie	-	2	5	-	-	7
Okręty liniowe	5	-	-	2	-	7
Lotniskowce i okręty lotnicze	-	1	1	-	-	2
Ogółem	6	51	75	43	13	188

^a – uwzględnione: krażownik szkolny *Jeanne d'Arc* i krażownik minowy *Pluton*.

działań pełnomorskich. Belot uważa, że była najlepszą z drugorzędnych marynarek, nie tylko ustępując ilościowo, ale i jakościowo flotom Wielkiej Brytanii, Stanów Zjednoczonych i Japonii³². Zresztą również siły morskie Niemiec i Włoch nie były w stanie podjąć regularnych działań na Atlantyku. Mogły jedynie operować na stosunkowo bliskich akwenach. Należałoby postawić pytanie, czy rzeczywiście posiadanie takiej floty wpłynęłoby zasadniczo na plany wojenne admiralicji francuskiej i Sztabu Generalnego Obrony Narodowej w początkowym stadium wojny. Wydaje się że nie. Można przypuszczać, iż posiadając silniejszą marynarkę, Francja w mniejszej skali byłaby uzależniona od Wielkiej Brytanii. Rola, jaką francuskie naczelné dowództwo powierzyło flocie, była bardzo ważna, miała jednak charakter pomocniczy. Wynik bojów na lądzie – a nie na morzu – miał zdecydować o obronie metropolii.

Podsumowując, doktryna marynarki wojennej Francji nadszała za zmianami zachodzącymi na świecie. Wprawdzie nie doceniano znaczenia lotniskowców w przyszłej wojnie, jednak tylko admiralicja japońska dostrzegła ich rolę. Pod względem wyposażenia marynarka francuska była sprawnym i groźnym narzędziem wojennym. Wydaje się, że pod względem wyszkolenia dorównywała ona flotom swoich przeciwników.

Lotnictwo morskie i jego rola w obronności Francji

Lotnictwo morskie zostało utworzone we Francji w czasie I wojny światowej. Oczywiście, nie było to lotnictwo pokładowe tylko lądowe, z uwagi na brak okrętów, które były zdolne do przewożenia samolotów³³. Głównym celem w czasach Wielkiej Wojny dla świeżo po-

wołanego korpusu było rozpoznawanie, patrolowanie i zwalczanie nieprzyjacielskich okrętów podwodnych. Francuskie lotnictwo rozrosło się do niebywałych rozmiarów. W sierpniu 1914 r. Francja dysponowała jedynie 8 samolotami lotnictwa morskiego, 1 stycznia 1917 było ich zaledwie 159, ale już 1 stycznia 1918 r. 690, a w dniu zawieszenia broni 1264. Lotnictwo morskie dysponowało też pewną liczbą balonów i sterowców.

Szybki rozwój techniczny powodował szybkie starzenie się sprzętu, tak więc parę lat po wojnie samoloty, które atakowały niemieckie U-booty, nadawały się do lamusa. Maszyny z lat wojny rozwijały małą prędkość, posiadały mały zasięg i były słabo uzbrojone. Nie bez wpływu na plany rozbudowy lotnictwa morskiego we Francji pozostawały działania na tym samym polu w sąsiednich Włoszech. Zdecydowano się na długofalową rozbudowę lotnictwa morskiego Francji. 25 maja 1923 r. w Izbie Deputowanych uchwalono wieloletni program rozbudowy lotnictwa morskiego. Według ustawy, do 1 stycznia 1938 r. marynarka miała dysponować 50 eskadrami lotnictwa morskiego. Uruchomiono kredyty, które pozwoliły do 31 grudnia 1926 utworzyć 15 eskadr; w 1927 r. zorganizowano kolejne 3, a w 1928 r. 2 z 240 maszynami. W 1934 r. Francja posiadała 25 eskadr z 300 maszynami (15 eskadr lotnictwa morskiego nieokrętowego, 7 eskadr lotnictwa pokładowego i 3 eskadry lotnictwa samodzielnego). Planowano wyposażenie awizów kolonialnych w wodnosamoloty, a krażownik podwodny *Surcouf* takim wodnosamolotem dysponował. Mimo dużych wysiłków planu rozbudowy lotnictwa morskiego do 50 eskadr, nie udało się zrealizować nawet do 1939 r.

Jednocześnie pojawiła się potrzeba zwiększenia zaciągu do lotnictwa morskiego. Problemy, jakie tu napotymano, były podobnej natury jak w marynarce wojennej. Początkowo sytuacja wyglądała katastrofalnie. W wyniku demobilizacji korpus lotnictwa morskiego właściwie przestał istnieć. W 1922 r. Georges Leygues alarmował, że brak jest 200 oficerów i spodziewał się, iż braki kadrowe będą wzrastać. Sytuacja została jednak opanowana i różnica między stanem etatowym a liczebnością oficerów w korpusie wynosiła w 1928 r. 30-35 oficerów oraz pewną liczbę oficerów i szeregowych. Zmniejszono więc braki względem etatów z lat 1925-1926 do 11,5-14%. Jakkolwiek zachęty finansowe (podwyżka płac i dodatków od ryzyka) wpłynęły pozytywnie na uzupełnienie szeregów lotników, to jednak na wyniki trzeba było poczekać, gdyż rocznie kształciło się w szkole lotnictwa morskiego w Saint Raphaël jedynie 12-15 oficerów.

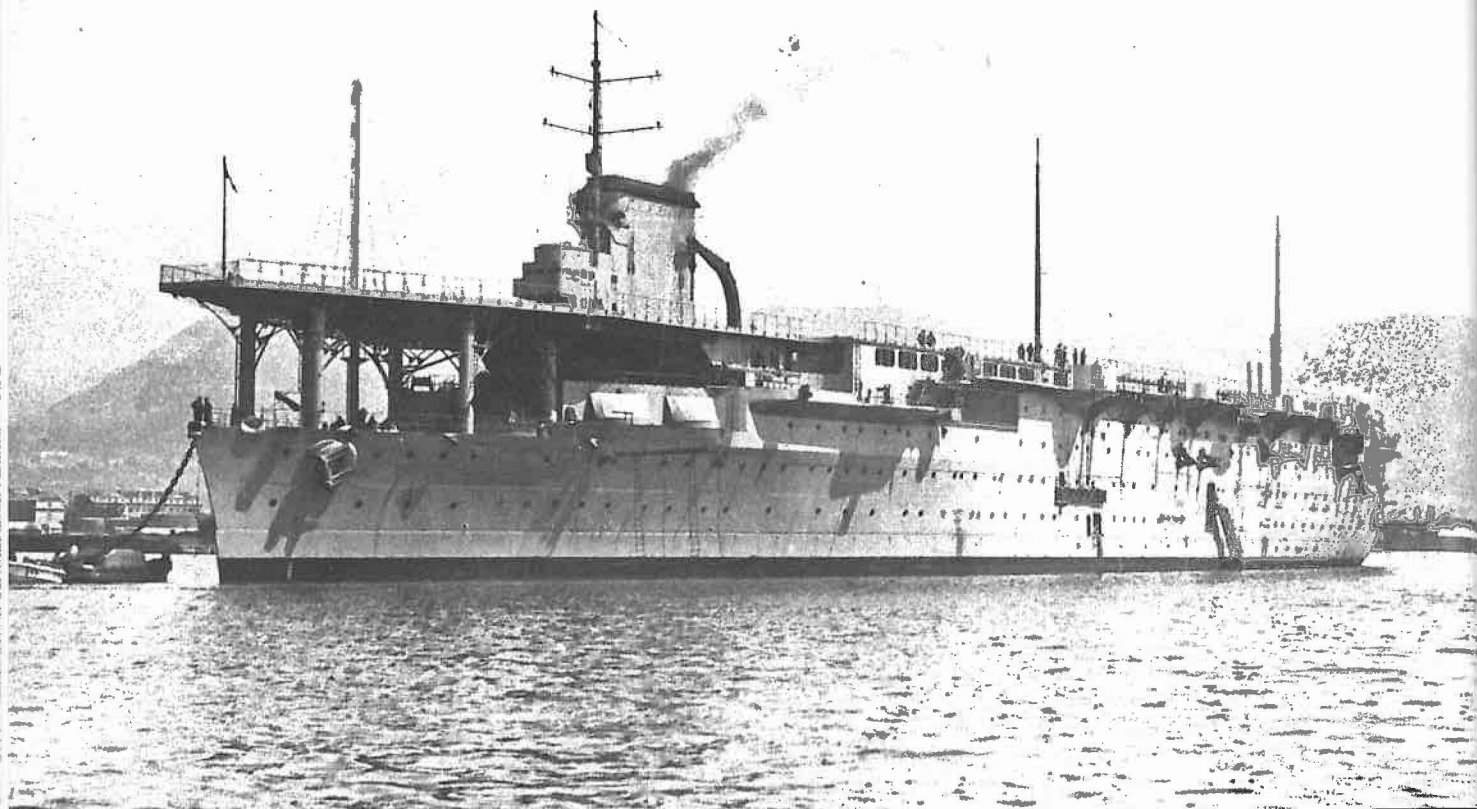
Dekretem ministerialnym z 30 listopada 1932 r. lotnictwo morskie podzielono na 3 rodzaje. W zależności od miejsca stacjonowania eskadry wyróżniano:

- Lotnictwo pokładowe (maszyny bazujące na lotniskowcu *Béarn*, transportowcu lotniczym *Commandant Teste* i innych okrętach);
- Lotnictwo morskie nieokrętowe do kooperacji morskiej, stacjonujące na obszarze baz marynarki wojennej;
- Lotnictwo samodzielne (stacjonujące poza obszarem baz lotniczych).

Rosła stopniowo kontrola resortu lotnictwa nad lotnictwem morskim.

32. R. Belot, *La Marine française...*, s. 21.

33. Już przed wojną zaczęły się eksperymenty z okrętami przystosowanymi do wyrzucania samolotów. Francja rozpoczęła swoje doświadczenia, jako jedno z pierwszych państw.



Jedynym francuskim lotniskowce był *Béarn*, zbudowany na kadłubie nieukończonego okrętu liniowego.

Fot. Centralne Archiwum Wojskowe

W 1934 r. tylko lotnictwo pokładowe było zupełnie wyłączone z tej kontroli. Lotnictwo morskie nieokrętowe tylko w zakresie operacyjnym podlegało kierownictwu marynarki wojennej, zaś lotnictwo samodzielne było całkowicie zależne od ministerstwa i kierownictwa lotnictwa. Jednak już 1 stycznia 1936 r. lotnictwo morskie stało się integralną częścią resortu lotnictwa. W latach 20. i 30., gdy następował rozwój techniczny i specjalizacja tej broni, rozbudowa zaplecza stała się konieczna. O ile Francja posiadała liczne zakłady, o tyle brakowało baz lotniczych. Ich rozbudowa okazała się niezbędna (zwłaszcza w sąsiedztwie ważniejszych portów wojennych, tak aby samoloty mogły chronić kotwiczące tam okręty). W budżecie marynarki budowa lotnisk stała się wydatkiem permanentnym. W efekcie, oprócz bazy lotniczej budowanej w Breście, rozbudowywano lotniska pod miastem w Lanvéoc-Poulmic, gdzie w 1936 r. stacjonowała eskadra wodnopłatów, i w Laninnon. Także w okolicach nowo budowanego portu wojennego pod Oranem budowano lotniska. Ponadto rozbudowywano bądź zakładano nowe bazy lotnicze w Marignane (pod Marsylią), Sidi-Ahmed (pod Bizertą), Chateregne i Querqueville pod Cherbourgiem, Berre, Saint Mandrier (pod Tulonem) i inne. Budowano też centra szkolenio-

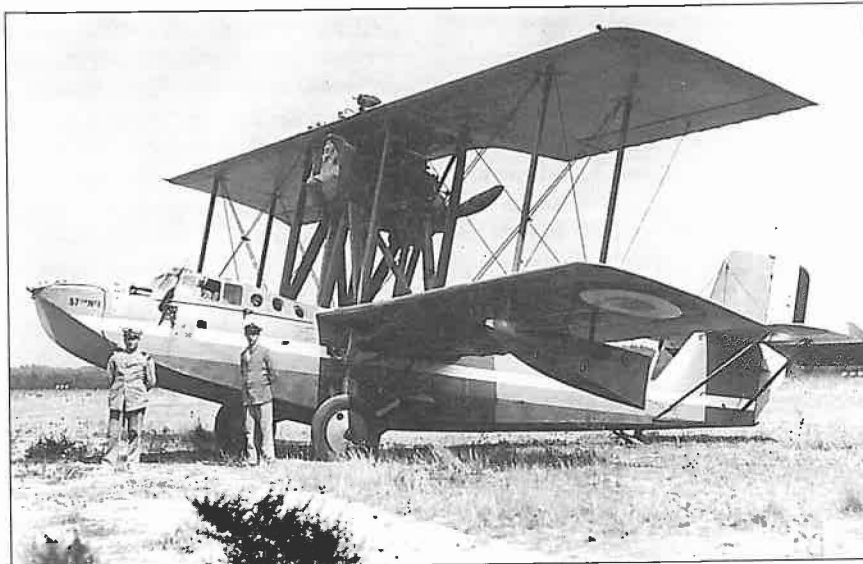
we i ośrodki badawcze. W latach 1936-1937 na ten cel oraz na rozbudowę baz w koloniach przeznaczono 3,5 mld fr. W 1939 r. najważniejszymi bazami lotnictwa morskiego były: Brest, Tulon, Bizerta, Cherbourg.

Tempo rozbudowy lotnisk i baz lotnictwa nieco spadło w czasach wielkiego kryzysu. Badania nad nowymi typami samolotów dla lotnictwa morskiego prowadzono na mniejszą skalę niż wcześniej, co przyczyniło się do zacofania technologicznego całego lot-

nictwa francuskiego w 1939 r. W latach 1926-1927 powołano specjalne komisje rządowe do spraw rozwoju badań nad lotnictwem morskim. W 1927 r. nowymi projektami, zaprezentowanymi na 10 Salonie Aeronautyki w Paryżu, były łódź latająca CAMS 37 i samolot Goliath-Farman 220. Kręgi kierownictwa marynarki poszukiwały wówczas maszyn przeznaczonych do ataków torpedowych i bombowych oraz długodystansowych lotów rozpoznawczych. Jednomotorowy, drewniany, rozwijają-

Podstawową łodzią latającą Marine Nationale przez długi okres czasu był CAMS 37.

Fot. zbiory Seweryn Fleischer



cy prędkość 180 km/h CAMS 37 spodobał się dowództwu marynarki najbardziej i wkrótce zamówiono partię 110 wodnosamolotów tej konstrukcji. Wkrótce też zamówiono kolejne konstrukcje tej marki: CAMS 51 z 1927 r. i CAMS 55 z 1928 r. Jednak z upływem czasu i łodzie latające CAMS stawały się przestarzałymi konstrukcjami. Do 1939 r. w siłach lotniczych marynarki wojennej zachowało się jedynie 8 sztuk CAMS 37. Nieco nowszy CAMS 55, w międzyczasie modernizowany, miał więcej szczęścia i chociaż w 1939 r. była to już stara konstrukcja, marynarka dysponowała jeszcze 24 maszynami tego typu (rozwickały one prędkość niespełna 200 km/h, a zasięg był duży, blisko 1300-kilometrowy). Zakupiono także pewną ilość maszyn Goliath-Farman, lecz w 1936 zostały one zastąpione przez Loire 258. W połowie lat 30. Latécoère zaprojektowała kilka nowych typów samolotów, w tym również łodzie latające Laté 290, Laté 300, Laté 302, Laté 521, Laté 523 i Laté 610. Były to duże maszyny rozpoznawcze o bardzo dużym zasięgu, lecz nie rozwijały zbyt dużej prędkości, nawet jak na warunki połowy lat 30. Niektóre z tych maszyn mogły lecieć ponad dobę, a ich zasięg wynosił 3000–6500 km, duży nawet w dzisiejszych czasach. Niewielka partia maszyn Laté doczekała wojny. Jedynie nowoczesny, z 1938 r. Laté 298, rozwijający prawie 300 km/h, był maszyną bojową. W 1939 r. 4 eskadry torpedowe (w tym dwie na transportowcu lotniczym *Commandant Teste*) dysponowały w sumie 46 maszynami tego typu.

Najnowocześniejszym wodnosamolotem opracowanym przed wybuchem wojny był torpedowy Laté 298.

Fot. zbiory Seweryn Fleischer



Pewne znaczenie miały łodzie latające z 1934 r. – Loire 130. Nie rozwijały zbyt dużej prędkości, dlatego w momencie wybuchu wojny wycofywano je ze służby. Jesienią 1939 r. marynarka wojenna dysponowała jeszcze 55 maszynami z ponad 100 tego typu. Lotnictwo morskie dysponowało w 1939 r. niewielką ilością maszyn rozpoznawczych typu Gourdou 810, Gourdou 812, Gourdou 832, Farman 470, Potez 25, Potez 452, oraz dwoma aparatami Laté 521³⁴.

W latach 1934-1937 na lotnictwo morskie przeznaczano stosunkowo niewielkie kwoty. Ogółem wydatki w tym czterolecu wyniosły jedynie 130 mln fr. W końcu lat 30. wydatki zwiększono wysiłki finansowe, lecz nie udało się do wybuchu wojny wyposażyć lotnictwa morskiego w nowoczesne maszyny bojowe³⁵. Siły lotnicze marynarki wojennej w 1939 r. dysponowały zatem starymi maszynami nadającymi się niemal wyłącznie do rozpoznania, nie do walki.

W całym okresie przedwojennym trwała we Francji dyskusja, o roli lotnictwa w przyszłej wojnie morskiej. Początkowo powątpiewano w skuteczność ataku lotniczego. Uważano, że może on jedynie poczynić pewne szkody, lecz nie jest w stanie zatopić dużego okrętu³⁶. Stopniowo, wraz z rozwojem technicznym tej broni, w kierownictwie francuskiej marynarki wojennej rosło przekonanie o korzyściach wynikających z użycia broni powietrznej. Dostrzegano też, iż może stanowić ona poważne zagrożenie dla flot, zwłaszcza w przypadku niedostatecznej osłony lotniczej. Wpływ na ewolucję stanowiska w tej sprawie miały manewry

morskie z wykorzystaniem lotnictwa i wojna domowa w Hiszpanii³⁷. Wyżsi oficerowie, jak np. wspomniany tu wiceadmirał Castex, uważali, że zwiększenie się siły i skuteczność lotnictwa doprowadzą do zasadniczych zmian w opancerzeniu i w wyposażeniu w artylerię nowych okrętów³⁸. Mimo dostrzegania przez władze francuskie korzyści z panowania w powietrzu nad morzem i możliwości przeprowadzenia ataków lotniczych na okręty nieprzyjaciela, samoloty francuskie w 1939 r., nie posiadając odpowiedniego uzbrojenia, nie były zdolne do przeprowadzenia samodzielnych i skutecznych operacji morskich przeciwko wrogiej flocie. Podstawowym uzbrojeniem, jakim dysponowało francuskie lotnictwo, była broń maszynowa, uniemożliwiająca dokonanie skutecznego ataku.

Przyczyną na to złożyło się kilka. Po pierwsze, wydaje się, że spory kompetencyjne między ministerstwami o zwierzchność nad lotnictwem morskim uniemożliwiły pełne wykorzystanie funduszy powierzonych na rozbudowę lotnictwa. Po drugie, zarzut resortu marynarki wobec ministerstwa lotnictwa, iż niedostatecznie rozwija siły lotnictwa morskiego, nie wydaje się słuszny³⁹, gdyż ogólnie przeznaczano zbyt małe sumy na rozwój lotnictwa i całość sił lotniczych Francji. Mimo bowiem dużego potencjału badawczego, Francja nie nadążała w tym okresie za czołową światową. Marynarka słusznie obawiała się, że zadania, zlecone przez Ministerstwo Wojny (resort sił lądowych), zdominują wysiłki ministerstwa lotnictwa. Po trzecie, niezbyt efektywnie korzystano z kredytów przyznanych na rozbudowę lotnictwa morskiego. Skupiono się na rozbudowie infrastruktury, zaniedbując jednocześnie wyposażenie eskadr w nowoczesny

34. R. Belot, *La Marine française...*, s. 14.; P. Auphan, J. Mordal, dz. cyt., s. 16, wspomina o około 350 maszynach lotnictwa morskiego.

35. W 1938 r. przeznaczono pewne kwoty na modernizację sprzętu. W 1939 r. wydatki na modernizację sprzętu osiągnęły poziom 378 mln fr. M 1938 nr 2, *Kmo*, s. 33; M 1939 nr 2, *Kmo*, s. 27.

36. J. Leblond, *L'aviation tuera-t-elle le cuirassé?*, RM nr 11 z 1920, s. 577-599 i RM nr 12 z 1920, s. 760-772, E. Benoit, *L'hydroavion d'escadre*, RM 1921 nr 10, s. 522-533, Capitaine de vaisseau Braxmeyer, *Considérations sur la guerre aérienne*, RM 1935 12, s. 750-766.

37. Ćwiczenia z samolotami rozpoczęto przeprowadzać od 1928 r. RM 1928 nr 7, s. 98-99.

38. Na zjawisko to zwrócił także uwagę już w 1929 r. wiceadmirał Degouty. Zob. PM 1929 nr 7, KZ, s. 86.

39. W 1933 r. ministerstwo lotnictwa przeznaczyło 309,5 mln fr na rozbudowę lotnictwa morskiego. PM 1934 nr 64, KZ, s. 484.

sprzęt bojowy. Ponadto nakłady finansowe na nowoczesne wyposażenie eskadr zwiększono dopiero w drugiej połowie lat 30. Mobilizacja przemysłu i uruchomienie produkcji nowoczesnych maszyn rozpoczęły się dopiero w 1938 r.; na efekty trzeba było poczekać.

Poważną słabością sił lotniczych marynarki był brak jednolitej doktryny. W sumie postulaty kierownictwa marynarki sprowadzały się do współdziałania lotnictwa z siłami morskimi, ale jakie miało ono przybrać formy, nie sprecyzowano. Zasadniczym celem lotnictwa było rozpoznanie bliskie i dalekie oraz ataki na okręty podwodne w stanie wynurzenia. Eskadry torpedowe i bombowe były zbyt słabe, aby mogły dokonywać samodzielnych ataków na flotę przeciwnika. Ich organizacja i taktyka działania zasadniczo były w fazie eksperymentalnej. Niedostateczne wysiłki w unowocześnieniu sprzętu i sformułowania spójnej doktryny i taktyki stanowiły poważne zarzuty wobec admiralacji i rządu.

Zakończenie

Wysiłek jaki został włożony przez władze francuskie w celu rekonstrukcji floty wydaje się niezwykle. Mimo ciężkiego kryzysu gospodarczego oraz niedostatecznych funduszy w 1939 r. była groźnym i sprawnym instrumentem, który mógł odegrać znaczną rolę w walkach o panowanie nad morzami okalającymi Europę.

W ciągu 20 lat międzywojennych Francji udało się odbudować flotę wojenną. Francuska marynarka utrzymała również na czwartym miejscu na świecie, choć Reggia Marina deptała jej po piętach. Choć włoska marynarka wojenna prześcignęła Marine Nationale pod względem ilości jednostek, jednak jej okręty były mniejsze i pod względem tonażowym francuskie siły morskie przewyższały włoskie.

Ponadto niebawem francuską flotę miały wesprzeć kolejne dwa okręty liniowe (będące w końcowych stadiach budowy) oraz sześć kontrtorpedowców. Powoli, stopniowo wzrastała też, liczebność personelu marynarki, który mimo pewnych niedostatków, był dobrze wyszkolony i oddany służbie swojemu krajowi. Wyższy korpus oficerski prezentował poziom porównywalny z flotami pozostałych państw.

Choć admiralacja francuska dostrzegała wzrastającą rolę lotnictwa w walce o panowanie na morzu, to jednak nie

zdażyła wprowadzić istotnych zmian, które zmieniłyby układ sił w powietrzu na korzyść Francji. Nie opracowano jednolitej doktryny lotnictwa morskiego a sprzęt jakim dysponowało francuskie lotnictwo morskie dysponowało przestarzałym sprzętem. Ponadto dwa francuskie lotniskowce z prawdziwego zdarzenia były dopiero w początkowych stadiach budowy i miały zostać ukończone nie wcześniej niż w 1941 r.

Francuskie okręty należały do najszybszych okrętów wojennych na świecie. Poważne obciążenie stanowił jednak, zwłaszcza na konstrukcjach starszych, niedostateczna grubość pancerza oraz zbyt mała ilość artylerii przeciwlotniczej.

W 1939 r. w obliczu nadchodzącego konfliktu sytuacja Francji na morzach w razie samotnej walki z Włochami i Niemcami nie była najlepsza. Choć Marine Nationale przeważała nad każdym z potencjalnych przeciwników to jednak przy połączonych siłach Kriegsmarine i Reggia Marina traciła swą przewagę. Także w sytuacji samotnej walki z Niemcami francuska flota wojenna nie była do pozazdroszczenia, gdyż francuskie siły morskie nie były przygotowane w odpowiednim stopniu do walki z okrętami podwodnymi zarówno pod względem sprzętowym jak i wyszkolenia. Francuska flota nie była by w stanie nie dopuścić okrętów niemieckich na wody Oceanu Atlantyckiego. Jedyne pocieszeniem było znaczne oddalenie francuskich szlaków komunikacyjnych od niemieckich baz morskich. Jedynie niewielka część niemieckich U-bootów byłaby w stanie operować na trasach francuskich frachtowców. Poważną groźbę stanowiły jednak niemieckie ciężkie okręty nawodne, które mogłyby podjąć rajdy korsarskie przeciw żegludze francuskiej.

Szczęśliwie od początku konfliktu francuska marynarka otrzymała wsparcie od Royal Navy, która dźwigała na sobie główny wysiłek walki z niemiecką flotą podwodną, w tym czasie, gdy francuska flota szachowała włoską marynarkę na Morzu Śródziemnym. Pozwoliło to spokojnie patrzeć admiralacji francuskiej na najbliższą przyszłość. Nic nie zapowiadało klęski z 1940 r. Nawet po przegranej „bitwie o Francję” to właśnie flota francuska zachowała w wysokim stopniu swoją zdolność bojową, stąd wysoka rola wyższego korpusu oficerskiego w rządzie i administracji Francji-Vichy. ●

Bibliografia

Prasa:

1. „Morze” 1924-1939.
2. „Przegląd morski” 1928 – 1939.
3. „Revue Maritime” 1920-1928, 1930-1931, 1935-1936.

Źródła:

1. Raymond de Belot, *La Marine française pendant la campagne 1939-1940*, Paris 1954.
2. Raymond de Belot, *La guerre aéronavale dans l'Atlantique (1939-1945)*, Paris 1950.
3. Raymond de Belot *La guerre aéronavale en Méditerranée 1939-1945*, Paris 1949.
4. Andrzej Bobkowski, *Szkice piórkiem*, Warszawa 2003.
5. Epargnac, *Vingt ans de politique navale 1919-1939*, Grenoble 1941.

Opracowania:

1. H. Batowski, *Agonia pokoju i początek wojny*, Poznań 1984.
2. J. Charbonneau, *L'Envers du 18 juin 1940*, Paris 1969.
3. J. Ciałowicz, *Polsko-francuski sojusz wojskowy 1921-1939*, Warszawa 1970.
4. Cz. Ciesielski, W. Pater, J. Przybylski, *Polska Marynarka Wojenna 1918-1980*, Warszawa 1992.
5. J.B. Duroselle, *Wielka wojna Francuzów 1914-1918*, Warszawa 2006.
6. J.W. Dyskant, *Konflikty i zbrojenia morskie 1918-1939*, Gdańsk 1983.
7. M. Gmurczyk-Wrońska, *Polska – niepotrzebny aliant Francji?*, Warszawa 2003.
8. A. Goutard, *1940 – wojna straconych okazji*, Warszawa 1959.
9. J. Gozdawa-Golebiowski, T. Wywerka-Prokurat, *Pierwsza wojna światowa na morzu*, Warszawa 1997.
10. R. Leportier, *La bataille de l'or*, Paris 1960.
11. J. Lipiński, *Druga wojna światowa na morzu*, Warszawa 1998.
12. H. Michel, *La drôle de guerre*, Paris 1971.
13. J. Minart, *Le drame du désarmement français (1918-1939)*, Paris 1959.
14. J. Mordal, *Dunkerk*, Paris 1968.
15. J. Mordal, P. Auphan, *The French Navy in World War II*, tłumaczenie A. C. J. Sabalot, Westport 1976.
16. S. V. Patjanin, *Lidery eskadrennye minonosy i minonosy francii vo vtoroj mirovoj vojne*, Sankt Peterburg 2003.
17. R. J. Young, *In command of France. French Foreign Policy and Military Planning 1933-1940*, Cambridge-London 1978.
18. P. P. Wiczorekiewicz, *Historia wojen morskich, t. II Wiek pary*, Londyn 1995.
19. M. Zgórniak, *Europa w przededniu wojny*, Kraków 1993.

Strony sieci WEB

Souvenirs de guerre de Mr Kerros Désiré, Contre-torpilleur „Tartu” [dostęp 1 września 2007]: <<<http://penkear.fr>>>
Flota francuska 1918-1945 [dostęp 1 września 2007]: <<http://flotte_39_40.htm>>



Nikołaj W. Mitiuckow (Rosja)

Kuter No 11, który atakował w końcu wojny krążownik *Almirante Cervera*. Fot. zbiory O'Donnell Anca – kolekcja Alejandro Anca

Radzieckie kutry torpedowe typu G-5 w Hiszpanii

Funkcjonuje wiele książek i artykułów, w których wspomina się o sprzedaży republikańskiej Hiszpanii kutrów torpedowych typu G-5. Niestety informacje te są dość fragmentaryczne i często sprzeczne. Wiarygodnej odpowiedzi na wszystkie pytania można będzie udzielić jedynie po uzyskaniu dostępu do dokumentów przechowywanych w RGA WMF. Ze wspomnianych dokumentów, w czasie ostatniej wizyty autora w archiwum, nie zdjęto jeszcze klauzuli tajności.

Sam proces sprzedaży również okrywa mrok tajemnicy. Wiadomo jedynie, że kutry torpedowe sprzedawano bezpośrednio z zakładu, który je produkował, z pominięciem ich odbioru przez marynarkę wojenną. Wiadomo, że inicjatorem przekazania jednostek Hiszpanii był starszy doradca morski w Hiszpanii N. G. Kuzniecowa. W swoich pamiętnikach wspomina on: „w grudniu – styczniu zwróciłem się z prośbą do swego kierownictwa i rozpoczęły się konkretyzujące sprawę rozmowy z Moskwą”. Powyższa dokumentacja znajduje potwierdzenie w zachowanej dokumentacji. W szczególności biura technicznego, przechowywanej obecnie w GARFe (pol. Archiwum Państwowe Federacji Rosyjskiej).

Niestety do chwili obecnej, nie wszystkie dokumenty zostały odtajnione, tym nie mniej jednak możliwe jest wyciągnięcie pewnych wniosków. Jeszcze we wrześniu – listopadzie 1936 znalazła się tam informacja o jakości wytwarzanych kutrów torpedowych, których eksploatacja, jak wiadomo ujawniła liczne usterki („O jakości kutrów torpedowych” F.8418, op. 11, d.400-292). Po rozpatrzeniu spraw w grudniu 1936 powstał dokument z zatwierdzonymi cenami na jednostki bojowe („O zatwierdzeniu cen na okręty” F. 8418, op.12, d.5-4). Z uwagi jednak na perspektywę sprzedaży części okrętów Hiszpanii, już w lutym 1937 ceny zostały ponownie przejrane („Ceny na okręty” F. 8418, op.11 d.5-294).

W początkach roku 1937 w liście premiera republikańskiego rządu Largo Caballero skierowanym do ambasadora ZSRR w Hiszpanii, znalazła się prośba by Związek Radziecki, niezależnie od innych ustaleń, przysłał „4 okręty podwodne wraz z załogami pozwalającymi na obsadzenie 3 jednostek, 20 kutrów torpedowych oraz 80 torped do ich uzbrojenia”. Jednak w ramach pierwszego kroku Związek Radziecki postanowił wysłać do Hiszpanii jedynie 4 kutry tor-

pedowe typu G-5. Wiosną Moskwa zaawiadomiła Kuzniecowa, że „kutry są przygotowywane do wysyłki”.

Wraz z 4 kutrami torpedowymi do Hiszpanii dostarczono 16 torped kalibru 533 mm (typu 53-27) oraz 400 bomb głębinowych. Wszystkie kutry typu G-5 były fabrycznie nowe i pochodziły z produkcji leningradzkiego zakładu No 194, nie są jednak znane ich numery fabryczne, podobnie jak i konkretna seria. Opierając się jednak na przedstawionych w literaturze hiszpańskiej danych o sumarycznej mocy silników (1700 KM) można założyć, że w grę wchodzi kutry z silnikami GAM-34BS. Duraluminiowy kadłub kutrów typu G-5, zgodnie z hiszpańskimi informacjami, stwarzał poważne problemy w toku eksploatacji. Standardowa wyporność jednostek z silnikami GAM-34BS (VII, VIII i IX serii) wynosiła od 15 do 17,84 t, prędkość maksymalna dochodziła do 51 węzłów, przy której zasięg sięgał 160 Mm, by przy prędkości ekonomicznej (31 węzłów) wzrosnąć do 200 Mm. Siłownię stanowiły 2 lotnicze silniki benzynowe. Zgodnie z etatem załoga liczyła 5 ludzi (dowódca w stopniu oficerskim, zastępca dowódcy, równocześnie radiotelegrafista, również w stopniu ofi-

cerskim, 2 motorzystów oraz kaemista). W skład uzbrojenia wchodziły 2 torpedy kal. 533 mm, 2 km-y kal. 7,62 mm. Zamiast torped jednostki mogły zabierać 2 lub 3 miny typu „Rybka” bądź do 12 bomb głębinowych (radzieckich typu M-1 o wadze 36 kg lub produkcji Vickers typu WM o wadze 22 kg).

Powstaje również wiele pytań dotyczących historii okrętów. Choć pierwszą publikacją poświęconą republikańskim kutrom torpedowym, była niewielka notatka w „Morskom Sbornikie”, dotycząca rezultatów wojny morskiej w Hiszpanii, napisana przez N. Piterskiego (autor pełnił jako doradca służbę w Hiszpanii i we wspomnianym artykule krył się pod pseudonimem N.P.), nie znalazły się w niej żadne informacje dotyczące parametrów jednostek i ich nazw. Pierwszą drukowanym na zachodzie świadectwem dotyczącym republikańskich kutrów, była praca Jürgena Meistera. Prawdopodobnie jemu zawdzięczamy błędne nazwy kutrów, które po dziś dzień są powtarzane w licznych publikacjach. Meister nazwał kutry torpedowe *DAR-1 – DAR-4*. Jak wiadomo, takie skróty republikanie stosowali do oznaczenia kutrów, zakupionych w USA i Francji, a skrót *DAR* – *Defensa Antisubmarina Rapida* (pol. szybka obrona pop) nigdy nie był wykorzystywany do oznaczania kutrów torpedowych. Poza tym, precyzja Meistera przy opisie działań wojny domowej nie wytrzymuje żadnej krytyki, to właśnie jemu „zawdzięczamy” informację o dostawie ze Związku Radzieckiego ścigaczy okrętów podwodnych (op) typu MO. Jakby to dziwnie nie brzmiało, ale wersję o nazwie *DAR* przyjęło wielu poważnych autorów (przykładowo rocznik „Conway’s”). Spotyka się także informacje, że okręty otrzymały oznaczenie jako *No 11, 22, 33 i 44*, co pozostawiamy już sumieniu autorów.

W oficjalnej korespondencji i wykazach dokumentacji kutry określane są jako *No 11, 21, 31 i 41*. Pierwsza cyfra oznacza numer porządkowy jednostki, a druga – numer flotylli. Zgodnie z zasadami języka hiszpańskiego określenie powinno znajdować się za przedmiotem, stąd też numery czyta się bardzo prosto jako „Trzeci (kuter) Pierwszej (flotylli)”. Z uwagi na fakt, że republikańskiej Hiszpanii nie dostarczono kolejnych kutrów torpedowych, flotylla pozostała jedyną.

Kolejne różnice w opisie kutrów wynikają z faktu, że autorzy myślą się w określeniu ich serii. Przykładowo



Marynarze floty republikańskiej na pierwszym planie marynarz Flotylli kutrów torpedowych.
Fot. REHM i N&H

Przemysław Budzbon mówi, że to VII seria, podczas, gdy Gerald Howson, określa ją jako IX serię. Najprawdopodobniej jednak była to VIII seria, jak przykładowo sądzi Cesar O'Donnell. Definitywnie przysłówiową kropkę nad „i” w tej kwestii można będzie postawić, dopiero w oparciu o informacje o produkcji jednostek. W tym bowiem czasie w zakładzie No 194 produkowane były kutry torpedowe wszystkich trzech serii, które praktycznie nie różniły się między sobą parametrami. Niestety zapytanie autora, skierowane do kierownictwa zakładu w imieniu Królewskiej Akademii Morskiej (Hiszpanii), pozostało bez odpowiedzi.

W dniu 1 maja 1937 roku na pokładzie liniowca *Cabo de Santo Tome* (12 589 BRT), określanego w dokumentach jako Y-28 do Kartageny przybyły pierwsze 2 kutry. Chociaż kutry załadowano bez uzbrojenia, to jednak przewożący je statek, który opuścił Odesę 25 kwietnia, miał w swoich ładowniach 8 przeznaczonych dla nich torped typu 53-27 kal. 533 mm oraz 5 obrotnic z karabinami maszynowymi kal. 7,62 mm Diegtiariowa. Od 30 kwietnia eskortę transportowca stanowiły całkiem znaczne siły floty, w tym krążowniki *Libertad*, *Méndez Núñez* oraz 6 niszczycieli.

Na pokładzie liniowca przybył do Hiszpanii również nowy doradca republikańskiego Głównego Sztabu Morskiego kpt. I rangi (pol. kmr) W. A. Ałafuzow i to właśnie on kierował pracami związanymi z wprowadzeniem kutrów do służby we flocie. Wcześniej ustalono,

że personel kutrów zostanie rozmieszczony w pomieszczenia przy Szkole Podwodnego Pływania, znajdującej się obok Arsenału w Kartagenie. Flotylla kutrów torpedowych pod dowództwem José Martíneza Ríosa (pod tym pseudonimem działał w Hiszpanii przez 1,5 roku kmr ppor. – A.P. Korowicz). Formowano załogi kutrów, którymi dowodzili oficerowie w stopniu kpt. lub por. W.A. Łarionow (w hiszpańskiej dokumentacji – Łarionow), A.S. Batrakow, W.P. Licholietow, S.A. Osipow, W.A. Ansobietow. Do załóg przydzielono motorzystów Jeriemiejewa, Uzwienko, Wrodlivca, radiotelegrafistę Bielewa oraz tłumacza „po linii NKWD” A.P. Korobitina (w późniejszym okresie całkiem znanego wywiadowcę).

W dniu 3 maja obie jednostki zostały rozkonserwowane przez załogi. Rozpoczęto również próby silników oraz dokonano wyjść na wewnętrzną i zewnętrzną redę Kartageny, w trakcie których wykonywano różne manewry i ewolucje. Po dalszych 2 dniach po raz pierwszy załadowano wyrzutnie torpedowe i okręty przeszły do Portman, gdzie postanowiono zorganizować bazę kutrów torpedowych.

Jeszcze w roku 1926 został przyjęty plan rekonstrukcji systemu obrony Kartageny, który obejmował budowę baterii artylerii nadbrzeżnej kal. 381 mm i kal. 152 mm. Część z nich budowano w okolicy Portman. Pierwszą baterię Las Cenizas rozmieszczono na górze o takiej nazwie (2 działa kal. 381 mm L/40 Vickers-Armstrong), a drugą na wzgórzu La Chapa, w pobliżu latarni morskiej

(4 działa kal. 152 mm L/50 Vickers). W roku 1931 dołączyła do nich bateria plot., na przylądku Negrete, w pobliżu Las Cenizas (4 działa kal. 105 mm L/43,5 Vickers). Do chwili wybuchu wojny domowej w bezpośrednim sąsiedztwie Portman powstały koszary, stanowiska reflektorów, punkty kierowania ogniem, schrony przeciwlotnicze i inne elementy infrastruktury.

W tym czasie trwało kompletowanie załóg. Choć dysponowano wówczas jedynie 2 kutrami, formowano załogi dla wszystkich 4 jednostek. Dokonano przeglądu oryginalnej tabeli etatów i załogi liczyły teraz 6 członków – dowódca, bosman, który był równocześnie zastępcą d-cy, mechanik III klasy jako szef sekcji mechanicznej, kapral – telegrafista, kapral – torpedysta i marynarz – pomocnik torpedysty.

Załogi dobierał wśród ochotników bezpośrednio d-ca bazy w Kartagenie. Po zebraniu odpowiedniej liczby kandydatów, 17 maja radzieccy doradcy rozpoczęli ich szkolenie. Dzięki wspólnej wyłożonej pracy zarówno radzieckich doradców jak i Hiszpanów, już 15 czerwca oba kutry mogły przeprowadzić pierwsze szkoleniowo-zapoznawcze wyjście w morze. Trasa wiodła przez Alicante, Tarragona, Barcelona i Rosas, a głównym zadaniem 13-dniowego rejsu była prezentacja nowych okrętów. Dopiero po zakończeniu tego niezwykłego w warunkach Hiszpanii „show”,

jednostki mogły przystąpić do rutynowych obowiązków patroli pop.

21 czerwca do Kartageny dotarła na pokładzie *Aldecoa* (6088 BRT), określonego w dokumentach jako Y-34 druga partia kutrów. Równocześnie dostarczono kolejnych 8 torped typu 53-27, 200 bomb głębinowych (typu M-1 i WM), a także 6 obrotnic z karabinami maszynowymi DA. Jednostki szybko doprowadzono do stanu gotowości bojowej, tak że już 28 czerwca mogły one dołączyć do pierwszej pary, tym samym Flotylla Kutrów Torpedowych osiągnęła stan etatowy. W tym dniu wszystkie 4 jednostki otrzymały cyfrowe oznaczenia 11, 21, 31 i 41.

W lipcu, w związku z przygotowaniem niezbędnych warunków do bazowania, wszystkie 4 jednostki przeszły do Portman. Strefa mola została odgródzona drutem kolczastym, wprowadzono całodobową wartę, a miejscowym mieszkańcom i rybakom zabroniono wstępu. Załogi, tłumacze i inny niezbędny personel flotyli przekraczały już w tym czasie liczbę 200 ludzi.

We wspomnieniach Visitacion Zapata Cuenca, która wraz z 2 córkami i bratową, pracowała we flotyli jako kucharka, Rosjanie zachowywali się jak spokojni, poprawnie zachowujący się ludzie, zwykle dający dzieciom jedzenie bądź kawałki mydła. Kobieta zapamiętała zwyczaj palenia przez Rosjan papierosów z długimi munsztukami. Rzecz jasna,

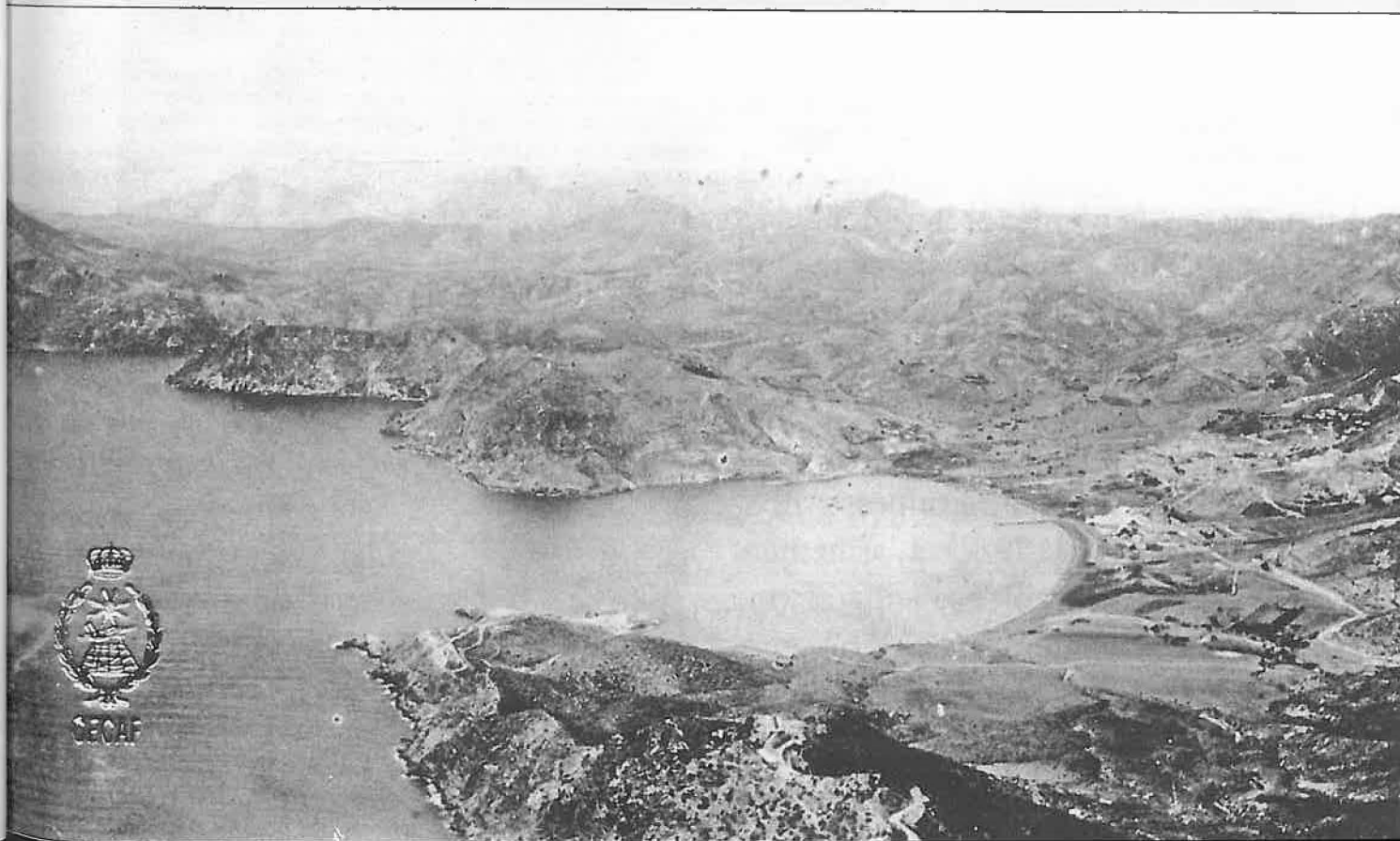
Rosjanie nie zapominali oglądać się za piękniejszą połową.

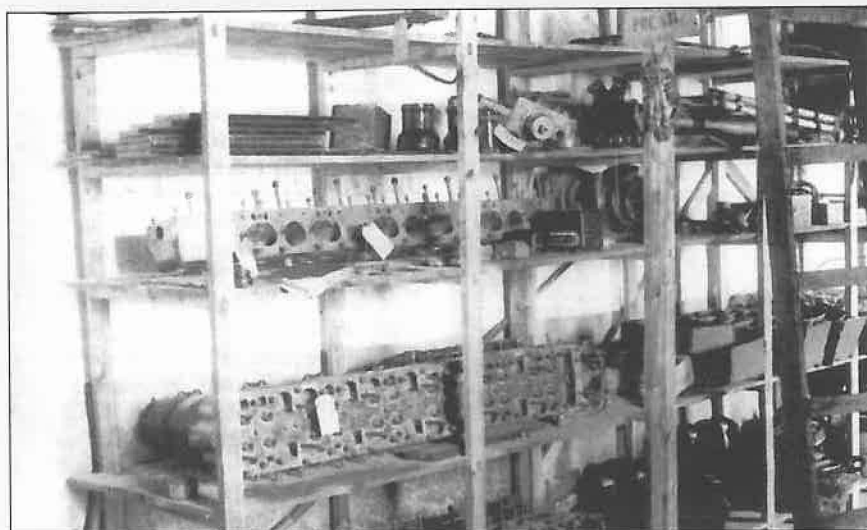
Począwszy od lipca, poza tradycyjnymi zadaniami polegającymi na patrolach pop, kutry otrzymały kolejne, a mianowicie eskortowanie statków oznaczonych jako „Y” – transportujących ładunki ze Związku Radzieckiego, którym zapewniały nie tylko obronę pop, ale także i obronę przeciwlotniczą. Efektywność niewielkich w końcu jednostek w realizacji tego rodzaju zadań, była co najmniej wątpliwa, przede wszystkim z uwagi na małą odporność bojową oraz niską żywotność. W warunkach aktywności nieprzyjacielskiego lotnictwa, na negatywne skutki nie trzeba było długo czekać. W dniu 30 lipca 1937 o godz. 15:50 w trakcie eskortowania jednego z republikańskich transportowców z ładunkiem materiałów wojennych wzdłuż wybrzeża, kutry torpedowe *No 31* i *No 41* w rejonie San Pol de Mare na południe od Barcelony zostały zaatakowane przez wodnosamolot S.55 nacjonalistów.

Esportujące statek niszczyciele próbowały odegnąć samolot w morze, ten jednak przeprowadził kilka ataków i powrócił do transportowca pozostającego jedynie pod opieką kutrów torpedowych. Jako pierwszy uszkodzony został *No 41*, który następnie próbował ujść w kierunku brzegu, wówczas samolot przerzucił się na *No 31*, również uzyskując kilka trafień. Następnie, prawdopo-

Fotografia lotnicza Portman w sierpniu 1938 r., fotografia wykonana przez samoloty Legionu Kondor, ukazuje strategiczne obiekty: kutry w zatoce, baterie plot., obiekty infrastruktury naziemnej.

Fot. REHM i N&H





Rozbrane silniki GAM-34 na półce. Na widocznym miejscu przyklejony napis „Nie dotykać”.
Fot. REHM i N&H

dobnie z powodu dużego zużycia amunicji piloci pozostawili transportowiec z *No 31* i ruszyli dobijać ciężko uszkodzony *No 41*.

W rezultacie oba kutry zostały poważnie uszkodzone. Hiszpański raport mówi, że na *No 31* zginął bosman Ricardo Lage López, a rany odnieśli d-ca José Ríos Martín, starszy motorzysta Alexandro Silvestre i motorzysta Andres Aneiros. Wg danych M. Monakowa i J. Rybalkina wśród rannych figurują już cztery nazwiska: „d-ca sekcji Licholietow, mechanik flotylli Jeremin, motorzyści: Hiszpan Aneiros i szef sekcji mechanicznej Użwienko”. Nieścisłości w liczbach i nazwiskach nie powinny dziwić – wszyscy radzieccy doradcy nosili hiszpańskie pseudonimy, a ci którzy ich nie posiadali nie istnieli w oficjalnej dokumentacji. Kuter został łącznie trafiony 15 razy (S.A. Osipow w swoich pamiętnikach mówi o zaiste fantastycznej liczbie 294 przestrzelin), w rezultacie czego został uszkodzony jeden z silników GAM-34. Po tym jak samolot odleciał, załoga na jednym pracującym silniku z trudem doprowadziła okręt do Barcelony. Remont uszkodzeń jednostki zajął 35 dni. O ciekawych szczegółach wspomina w swoich pamiętnikach S.A. Osipow, który pisze, że w obawie przed powtórным atakiem kuter „zamaskowano wśród łodzi rybackich”.

Bliźniaczy *No 41* miał jednak mniej szczęścia. Samolot atakował go czterokrotnie. Na pokładzie zostali ranni kapral – motorzysta Juan Moreno i marynarz Juan Vallejo. M. Monakow i J. Rybalkin w tej kwestii uzupełniają „w składzie załogi zostało rannych 2 jej członków – Hiszpan, motorzysta Juan i szef sekcji mechanicznej Wrodliwiec”.

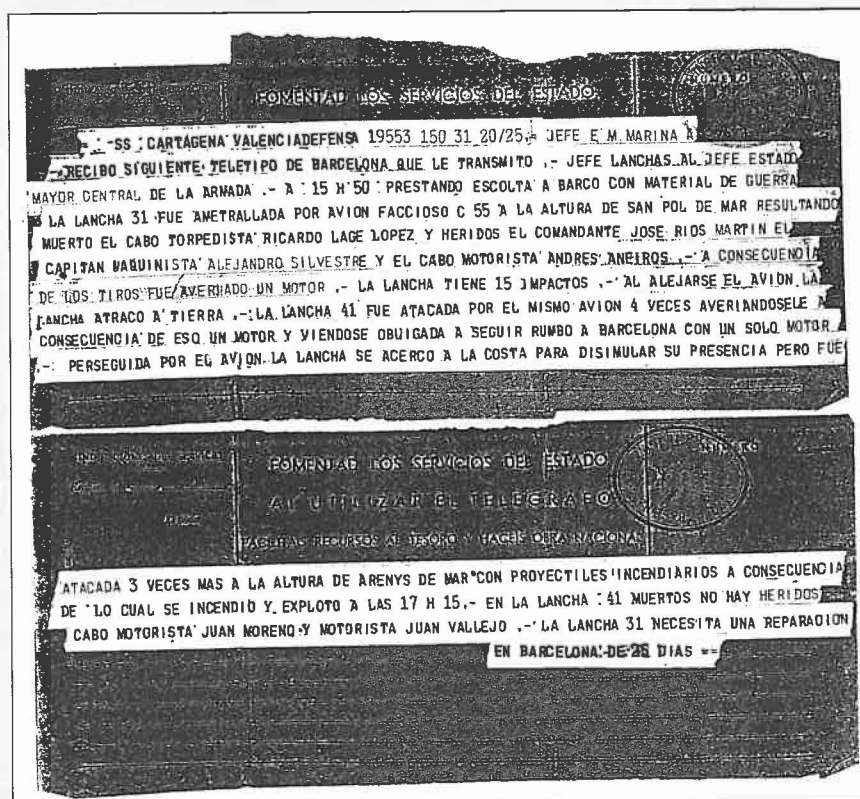
Można zatem przyjąć, że łącznie rannych zostało 3 członków załogi. Na kuterze został również uszkodzony jeden z silników, w związku z czym jednostka musiała zacząć wycofywać się z prędkością 5-6 węzłów w stronę brzegu, aby pod jego osłoną dotrzeć do Barcelony. W rejonie Arenas del Mar kuter został ponownie zaatakowany z powietrza. Samolot podchodził do ataku trzykrotnie, strzelając pociskami zapalającymi. Z uwagi na to, że uszkodzony został także pokładowy karabin maszy-

nowi kutra, atak przebiegał praktycznie bez żadnego przeciwdziałania, w rezultacie czego trafienia spowodowały silny pożar. Dużym wysiłkiem załogi jednostkę doprowadzono na mieliznę, gdzie o godz. 17:15 nastąpiła eksplozja. Oficjalne dane republikańskie mówią, że „na *No 41* nie było zabitych”, jednak J. Meister wprowadza całkiem nieprawdopodobną „poprawkę” jakoby zginął d-ca kutra kpt. N.A. Łarionow. Co ciekawe, współcześni hiszpańscy autorzy lubią powtarzać tę informację, nie omieszkując dodać, że Łarionow (nie wiadomo czemu wszędzie nazywają go Łariontow) był pierwszą ofiarą wśród radzieckich marynarzy w czasie wojny domowej.

Interesujące jest porównanie tych informacji z danymi nacjonalistów. Rzecz ciekawa, że maszyny typu Savoia były już wycofane z czynnej służby, za to w rejonie działały wodnosamoloty typu Heinkel He 59 ze składu AS/88 Legionu Kondor. Potwierdzają one atak na republikański konwój, wykryty w odległości 15 Mm od Arenas del Mar. Konwój składał się z greckiego statku *Larissa* (zamaskowany na panamski *Chepo* – 1047 BRT), który eskortowały niszczyciele *Almirante Valdés* i *Escano* z 2 kutrami. Zgodnie z meldunkiem pilotów, trafiony został w rufę jeden z niszczycieli (*Almi-*

Oficjalny telegraficzny raport z dnia 30 lipca 1937 w którym mowa o utracie kutra No 41.

Fot. REHM i N&H



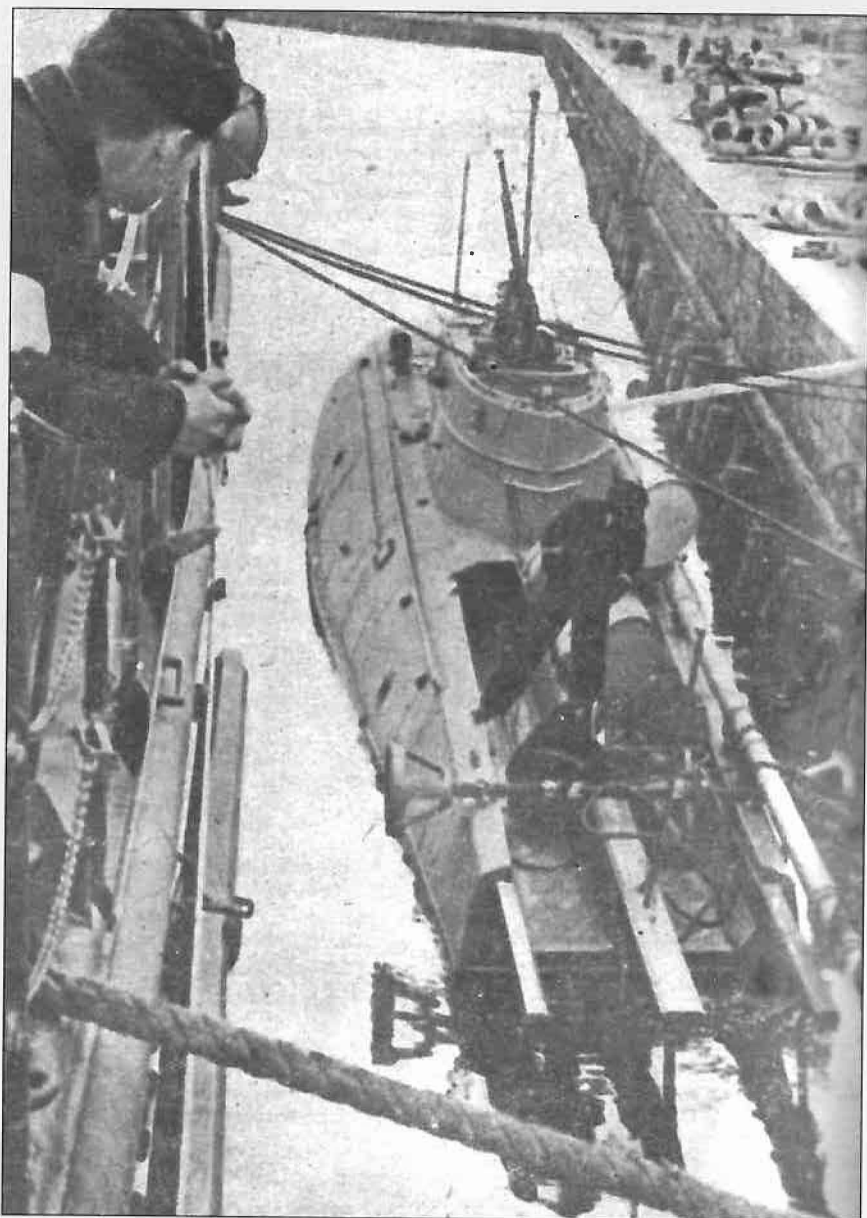
rante Valdés) oraz uszkodzony w część dziobową i zniszczony kuter (No 41). Równocześnie jeden z wodnosamolotów, uszkodzony ogniem plot., musiał przymusowo wodować 15 Mm od Sur de Blanes. Rannych zostało 2 członków załogi. Przez radio wezwano krążownik *Canarias*, który nazajutrz o godz. 08:00 odholował maszynę do Pollensa.

Najważniejsze jednak, że w wyniku nalotu uszkodzony został transportowiec (4 zabitych), który musiał „wyrzucić się” na brzeg. Tam cztery dni później dobiła go bomba S.C. 250 jednego z He 59.

Historia z zatopieniem kutra nieoczekiwanie doczekała się swej kontynuacji w roku 1989, gdy w rejonie Arenas del Mar rybacy wyłowili z morza szczątki (fragment kompasu i arkusza stalowej blachy) na których można było odczytać fragmenty napisów cyrylicą. Głębokość w tym miejsc była relatywnie nieznaczna, tak że szybko do poszukiwań przyłączyli się hiszpańscy płetwonurkowie. Choć zabrzmiało to dziwnie, jednak opływowy kadłub i sterówka zostały rozpoznane jako radziecki okręt podwodny! Autor bezskutecznie próbował wyjaśnić swoim hiszpańskim towarzyszom, że radzieckie okręty podwodne nie tonęły w tym rejonie, jednak za każdym razem otrzymywał odpowiedź, że ma sam zanurkować i zobaczyć. W rezultacie przyszło zająć się divingiem... Oczywiście, bardziej logicznym wytłumaczeniem było, że rybacy znaleźli resztki właśnie kutra No 41.

Jeszcze jedna zagadka związana ze wspomnieniami N.G. Kuzniecowa. Wspomina on bojowy epizod, który miał mieć miejsce na początku października 1937 rok, gdy wszystkie 3 pozostające w służbie kutry torpedowe patrolowały rejon Alicante, ochraniając wyrzucony na brzeg republikański transportowiec. Zgodnie z relacją Kuzniecowa „*nadlatujący z Majoriki Dornier zmusił kutry do odejścia, uszkodzając jeden z nich*”. Warto wspomnieć, że znani hiszpańscy historycy nic o tym incydencie nie mówią, a ponieważ Nikołaj Gierasimowicz dość swobodnie operował datami, należy uznać że rzecz dotyczy zapewne wydarzeń z lipca 1937 r.

Prawdopodobnie, zatopienie kutrów z uwagi na słabość ich obrony plot. wprowało w szok kierownictwo. Oto najlepszy przykład: na sierpień zaplanowano przejście kutrów No 11 i No 21 z Kartageny do Barcelony „*w celu sprawdzenia silników z wejściem po drodze do Walencji i Vinaroz*”. Brak jednak



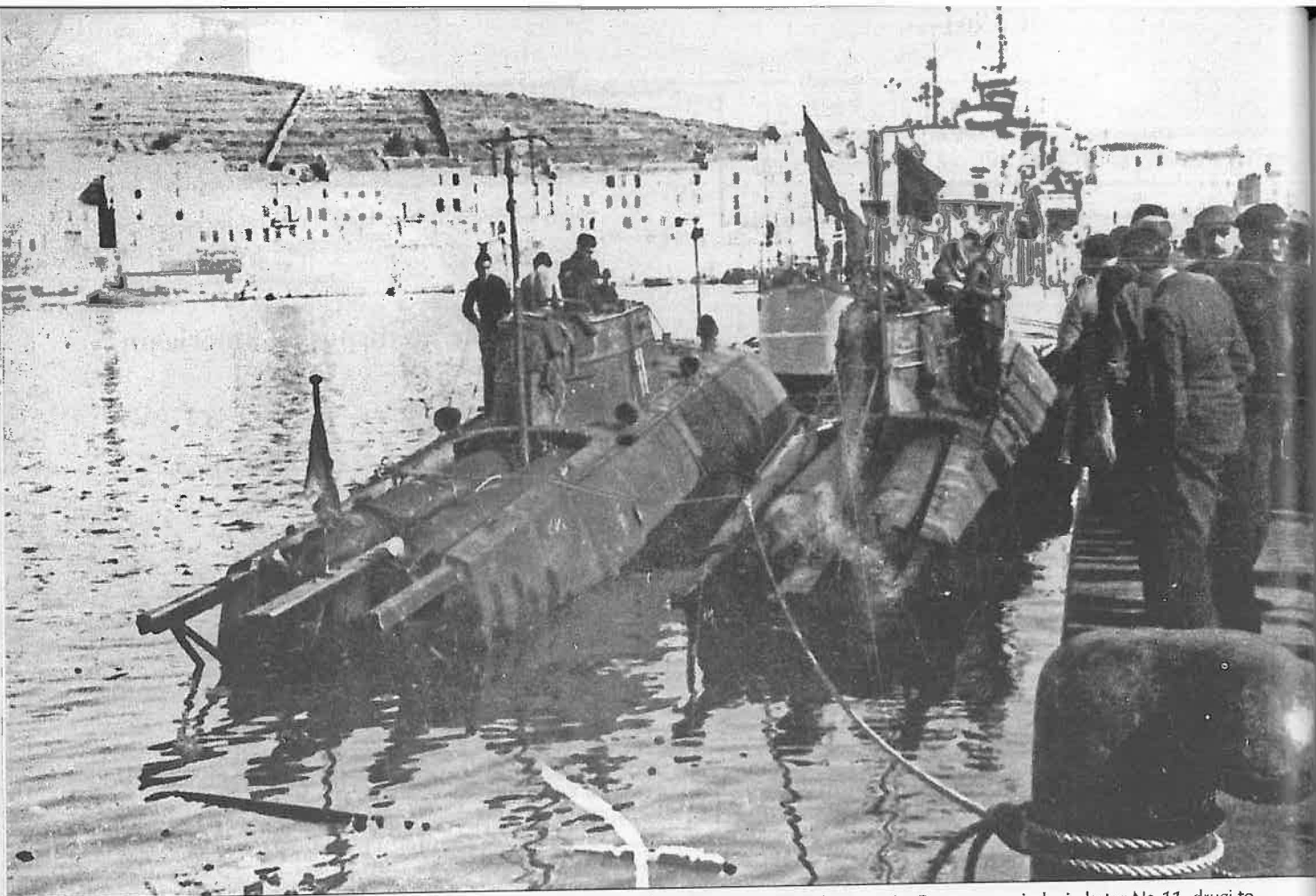
Kuter typu G-5 w ciekawym ujęciu, fotografia błędnie podpisana jako „niemiecki kuter torpedowy”.
Fot. „Revista General de Marina 1941”

jakichkolwiek dokumentów, potwierdzających, że przejście to rzeczywiście miało miejsce. Zapewne postanowiono czasowo ograniczyć aktywność kutrów.

Po remoncie No 31 i dokonaniu zmian natury organizacyjnej, flotylla stopniowo odzyskiwała gotowość bojową. Niestety do końca roku jej działalność nie znalazła swego odbicia w oficjalnych dokumentach, tak, że jedyną uzupełniającą informacją dotyczącą tego okresu pozostaje przydzielenie do dyspozycji flotylli w charakterze jednostki obsługi „krążownika” Monopoli Tytoniowego S-19. Zbudowana w roku 1923 w stoczni w Bilbao jednostka, została w połowie 1937 zmobilizowana w Almerii i wkrótce przeszła do Portman. Tu dowództwo S-19 objął radziecki ofi-

cer kryjący się pod pseudonimem Adolfo Caltabiano.

W początkach 1938 flotylla została uzupełniona 2 „kutrami inżyniera Negri” A-1 i A-2. Hiszpanie postanowili wykorzystać je do celów bojowych, a nawet rozpocząć ich seryjną produkcję, jednak opinia radzieckich specjalistów o jednostkach była zdecydowanie negatywna. Poza szeregiem braków konstrukcyjnych, kutry nie mogły być uzbrojone w torpedy produkcji radzieckiej. W rezultacie obie jednostki wykorzystywano do celów szkoleniowych, a do Hiszpanii skierowano inżyniera budownictwa okrętowego by zorganizował budowę kutrów torpedowych z hiszpańskich i zakupionych elementów.



Bardzo interesująca fotografia. Dwa republikańskie kutry z rannymi na pokładzie we francuskim porcie. Rozpoznany jedynie kuter No 11, drugi to prawdopodobnie No 31.
Fot. REHM i N&H

Pierwszą próbę wykorzystania kutrów torpedowych do swego właściwego przeznaczenia – działań przeciwko okrętom nawodnym, republikańskie podjęli dopiero w marcu 1938 r. Gdy rozpoznanie stwierdziło obecność w Palma na Majorce 3 krążowników nacjonalistów, przygotowano za radą radzieckich doradców wspólny atak niszczycieli i kutrów torpedowych. Zgodnie z planami operacji No 142, 142-W i 142-S¹ kutry torpedowe No 11, No 21 i No 31 miały 5 marca o godz. 18:00 opuścić Alicante i o godz. 18:30 w punkcie, oddalonym o 14 Mm od portu dołączyć do Pierwszej Floty Niszczycieli (*Almirante Valdés, Escaño, Ulloa i Jorge Juan*). Później miano przeprowadzić nocny atak na Palma, tym bardziej, że rozpoznanie dostarczyło dowództwu szczegółowych informacji. W załączniku do rozkazu No 142 znajdowała się szczegółowa mapa, na której umieszczono lokalizację sieci przeciwtorpedowych, kotwicowiska krążowników i jednostek neutralnych oraz inne informacje. Z uwagi na to, że w planowanej operacji decydującą rolę miały odgrywać kutry torpedowe, wszystko zostało podporządkowane ich interesom. Jak wspomina N. Pierskij dla zagłuszenia szumu silników kutrów równocześnie z ich atakiem lotnictwo

miało dokonać nalotu. Zadanie Pierwszej Floty określono jako „*eskortowanie, ochrona i zaopatrzenie kutrów No 11, No 21 i No 31 w czasie ich rajdu do Palma i ataku nieprzyjaciela w przypadku odkrycia operacji*”. Wcześniej wyznaczone 3 niszczyciele miały na pokładzie niezbędny zapas benzyny. Na trawersie Formentare zamierzano uzupełnić paliwo na kutrach torpedowych, na co przeznaczono około pół godziny. Później jednostki miały już działać samodzielnie, a niszczyciele oczekiwać ich powrotu. Na otwartym morzu całą operację miały zabezpieczać krążowniki *Libertad i Méndez Núñez* oraz Druga Flota Niszczycieli. Po zakończeniu operacji o godz. 07:00 miała nastąpić koncentracja jednostek 6 Mm na południe od przylądka Palos. Całość operacji miała trwać nie więcej niż 17 godzin.

Wieczorem 5 marca, zgodnie z przyjętymi planami okręty wyszły w morze. O godz. 17:00 na pokład *Libertad* dotarł zaszyfrowany radiogram, podpisany przez W.A. Ałafuzowa, informujący że z powodu warunku pogodowych kutry nie mogą wyjść w morze. Ciekawe, że w opinii głównego komisarza politycznego floty Bruno Alonzo i jej naczelnego d-cy Luisa de Ubieta, potwierdzonej odpowiednimi radiogramami, pogoda

nie była znów aż taka zła, a radzieccy doradcy po prostu sabotowali operację. Co więcej Ubieta, zalecał nawet szefowi sztabu generalnego pozbawienie Ałafuzowa stanowiska.

W rezultacie niszczyciele grupy uderzeniowej ograniczyły się do bezskutecznych poszukiwań przeciwnika na morzu w rejonie Ibizy, po czym odeszły do Kartagenu. W tym czasie ruchy głównych sił obu stron doprowadziły do bitwy w rejonie przylądka Palos w nocy 6 marca, w trakcie której republikańskie niszczyciele zatopiły torpedami ciężki krążownik *Baleares*.

Prawdopodobnie, po tym niemiłym incydencie zainteresowanie republikańskiego dowództwa kutrami torpedowymi widocznie zmalało. Jak zaświadczył Justo Martínez Amutio, gubernator Albacete, w łonie hiszpańskiego sztabu rodziła się idea modernizacji kutrów. W pierwszej kolejności proponowano zainstalowanie na nich amerykańskich silników wysokoprężnych „*Hercules*” o mocy 220 KM, otrzymanych

1. w celu przeprowadzenia operacji sformowano 3 grupy operacyjne, z których każda otrzymała własne rozkazy. Plan No 142 dotyczył pierwszej grupy, w skład której wchodziły kutry torpedowe, No 142-W – Pierwszej Floty Niszczycieli, a No 142-S – zespołu ubezpieczenia.

niedawno z Meksyku, bowiem „silniki benzynowe zużywały całe rzeki paliwa”. Dzięki temu możliwe było zmniejszenie objętości zbiorników paliwa. Rezygnacja z uzbrojenia torpedowego pozwalała na zainstalowanie na pokładzie „działa przeciwpancernego”, 2 wielkokalibrowych i 4 lekkich karabinów maszynowych. Z dalszej korespondencji wynika, że mowa była o armacie „Skoda” kal. 5-cm (rzeczywiście 47 mm) i wielkokalibrowych karabinów maszynowych „Oerlikon” (rzeczywiście automatyczne działka kal. 20 mm). Radzieccy doradcy zdecydowanie negatywnie przyjęli podobne innowacje i ostatecznie do modernizacji nie doszło.

Kolejne akcje kutrów torpedowych okazały się zwyczajnymi operacjami patrolowymi. W dniu 2 maja o godz. 00:00 kutry *No 11* i *No 21* wyszły do Tarragony. Podobne operacje miały miejsce w nocy z 2/3 i 3/4 maja.

W dniu 16 maja rozkaz podporządkował flotyllę bazie morskiej Kartagena. Nazajutrz kuter *No 31* wyszedł na poszukiwanie wodnosamolotu typu Vickers „Wildebeast”, który skapotował przy wodowaniu w rejonie Barcelony. Nieco później Ceferino Granja i Plácido Álvarez Ferreiro dotarli bezpiecznie na pokład poszukującej ich jednostki.

W dniu 22 maja na kutrze *No 11*, znajdującego się w tym czasie w Barcelonie, doszło do awarii kolektora spalin,

co unieruchomiło jednostkę. Na prośbę szefa flotylli dostarczono samolotem z Portman kolektor ważący 4 kg, wcześniej przeznaczony dla *No 41*. Remont zajął 4 doby. Warto zaznaczyć, że awarie silników stale prześladowały flotyllę. Dopóki obsługiwali je radzieccy doradcy, remonty przeprowadzano sprawnie, jednak, gdy strona zabezpieczenia materialnego przeszła w ręce Hiszpanów, kutry oczekiwały dłużej. Prawdopodobnie wynikało to z braku odpowiednich kwalifikacji hiszpańskich załóg, ale co ciekawe jeden z marynarzy stojąc po zakończeniu wojny domowej przed trybunałem nacjonalistów, twierdził, że było to rezultatem aktów sabotażu, w rezultacie czego został niewinny!

W dniu 2 czerwca doszło do awarii na pokładzie znajdującego się w Barcelonie *No 31*. Jego d-ca poprosił o komplet narzędzi i wyposażenia niezbędnego do demontażu jednego z silników, które z uwagi na czas miano wysłać samolotem. 4-go dostarczono z Portman ładunek i załoga mogła przystąpić do kapitalnego remontu obu jednostek napędowych.

W tym czasie, z uwagi na wzrastającą aktywność lotnictwa nacjonalistów, podjęto decyzję o rozładunku wszystkich zbiornikowców jako najbardziej „zapalnych” obiektów nie w Kartagenie, a właśnie w Portman. Od tej chwili załogi kutrów nie mogły uskarżać się na braki paliwa. Najczęściej benzynę po-

bierano z hiszpańskiego zbiornikowca *Campilo*, który przywoził swój ładunek ze Związku Radzieckiego. Z tego powodu miejscowa ludność jak i doradcy otwarcie uważali, że to radziecki statek.

W dniu 15 października doszło do kolejnej reorganizacji. Tym razem kutry podporządkowano Jefatura de la Flotilla de Vigilancia y Defensa Antisubmarina de Valencia (dowództwo Flotylli Dozoru i Obrony POP Walencji).

5 listopada w czasie jednego z potężnych nalotów kilka samolotów nacjonalistów zrzuciło swoje śmiercionośne ładunki na kutry. Jedna z bomb upadła w pobliżu *No 31*, który przewrócił się, a w jego kadłubie powstały przecieki. Zgodnie z informacjami J. Meistera uszkodzonego kutra nie odbudowano, a w roczniku A. Anca jest on także wymieniony jako skreślony ze stanu floty 5.11.1938 r. Wszystko to nie odpowiada jednak rzeczywistości, bowiem jednostka brała udział w dalszych operacjach!

Z pracy braci Moreno, w której wykorzystali ogromną liczbę dokumentów archiwalnych, tak jednej jak i drugiej strony, wynika, że listopad stał się miesiącem wyjątkowych działań flotylli. 3 kutry wykonały 4 rejsy eskortując statki między Barceloną a Maon, Barceloną a Walencją i Walencją a Portman. Przy czym, zgodnie z raportami dowódców, kutry rozwijały prędkość od 30 do 35 węzłów.

Kuter *No 31* w porcie francuskim. Pielęgniarka udziela pomocy rannemu marynarzowi.

Fot. REHM i N&H





Jeszcze jedno ujęcie bazy w Portman, lecz z innej perspektywy.

Fot. HERM i N&H

W końcu listopada na *No 31* w czasie przejścia z Barcelony do Maon (prawdopodobnie, w rezultacie wydarzeń z 5 listopada) doszło do poważnej awarii silników, skutkiem czego kuter odstawiono na długotrwały remont, którego nie zdołano ukończyć przez koniec wojny domowej. Wg informacji A. Campanera kutra nie zdołano odbudować z powodu braku części zamiennych. Co więcej, wkrótce samą jednostkę przeznaczono do „kanibalizacji”.

W tym czasie zakończył się okres delegowania radzieckich specjalistów. W listopadzie załogi kutrów były już w całości hiszpańskie. Zespołem kutrów dowodził José Troyano de los Rios, a *No 11* – kmr por. Manuel Domínguez Fernández, *No 21* – kmr José Hermo i *No 31* – kmr por. Vicente Criado.

Republikańskie kierownictwo nie ustawało jednak w próbach otrzymania ze Związku Radzieckiego dodatkowych kutrów torpedowych. W listopadzie 1938 roku rząd Juana Negrina zwrócił się do Ludowego Komisarza Obrony ZSRR K. J. Woroszyłowa z prośbą o dostawę wraz z innym uzbrojeniem również „dozorowców – 6, małych torpedowców – 12, torped 533 mm – 10 szt.”. W dniu 13 grudnia 1938 K. J. Woroszyłow zameldował I. W. Stalinowi o przygotowaniu do wysłania części zamówionego wyposażenia, w tym 15 kutrów torpedowych z 30 torpedami.

Jednocześnie dowództwo republikańskiej floty podjęło decyzję o utworzeniu Escuela de Lanchistas (Szkolę

ły Kutrów). W raporcie z 6 grudnia 1938 szef sztabu Flotyli kutrów torpedowych José Seoane Freire wskazuje na konieczność posiadania w najbliższym czasie 6 czynnych załóg i 2 załóg rezerwowych, co wymagać będzie uruchomienia szkoły z 4 wykładowcami dla 48 specjalistów. W swoim postanowieniu szef republikańskiego głównego sztabu morskiego kmr Pedro Prado Mendizábel zgodził się z opinią podkomendnego i dodał, że trzeba posiadać minimum 3 załogi, by zabezpieczyć gotowość bojową już posiadanych kutrów torpedowych. Dalej kontynuował, że jest życiową koniecznością przygotowanie kierowców (właśnie tak napisano w postanowieniu!), aby zabezpieczyć zakupione we Francji kutry, które znajdują się już obecnie w Barcelonie, a także kutry-dozorowce, znajdujące się w Kartagenie. 20 grudnia szef flotyli J. Troyano przedstawił raport z konkretnymi propozycjami dotyczącymi rozpoczęcia nauki w szkole. Niestety jednak, decyzja z 25 grudnia dowódcy floty Luis González de Ubieta mówiła, „nie ma konieczności utworzenia szkoły”. Prawdopodobnie, jako osoba bardziej zbliżona do prominentnych polityków, Ubieta wiedział już, że Związek Radziecki odmówił dalszych dostaw kutrów torpedowych do Hiszpanii.

W początkach 1939 roku republikański wywiad doniósł o przygotowywanej przez nacjonalistów operacji desantowej na wybrzeżu katalońskim. W rezul-

tacie 3 stycznia, dwa pozostające w służbie kutry *No 11* i *No 21* otrzymały rozkaz przejścia do Barcelony w celu podjęcia obserwacji sił blokady morskiej nacjonalistów. Niestety pogoda nie sprzyjała przejściu i kutry musiały schronić się w Javae. 6 stycznia dotarły do Walencji, gdzie padły ofiarą ataku lotnictwa przeciwnika, w rezultacie którego *No 11* musiał przejść do Cullera, gdzie dokonano przeglądu kadłuba i wałów napędowych pod kątem ewentualnych uszkodzeń. Dopiero 8 stycznia jednostki weszły do Barcelony. W dniu 13 stycznia 1939 republikańskie kutry torpedowe dostały pierwszą i zarazem ostatnią w wojnie szansę wykorzystania swej broni torpedowej przeciwko nawodnym okrętom nieprzyjaciela.

12 stycznia o godz. 13:20 d-ca morskich sił blokady otrzymał pilny telegram, który informował „Czerwoni próbują przerzucić 18.000 ludzi z Levante do Katalonii”. Telegram nie zawierał żadnych szczegółów, nie był więc znany skład sił ochrony jak i samego konwoju. Z uwagi na powagę sytuacji nacjonaści wysłali w morze praktycznie całe posiadane siły: dywizjon krążowników oraz stawiacze min *Marte* i *Jupiter*. Następnego dnia o godz. 14:25 okręty na morzu odkryły piątkę bombowców typu SB-2, które przystąpiły do natychmiastowego ataku. Najbliższa bomba spadła 50 m od *Nawarra*, a jej odłamki uszkodziły działo plot. nr 3 na pokładzie krążownika. Ogień plot. nacjonalistów nie przyniósł żadnych rezultatów. Choć zespół po

ataku kilka razy zmieniał kurs, to sytuacja stała się jasna, obie strony wiedziały o celu marszu.

Wkrótce po godz. 19:00, gdy zaczęło zmierzchać, krążowniki nacjonalistów próbowały zmienić szyk, *Almirante Cervera* i *Navarra* obrały kurs 074, aby znaleźć się po lewej burcie *Canarias*. W tym czasie, o godz. 19:20 obserwatorzy *Almirante Cervera* wykryli kuter torpedowy przeciwnika, który przeciął kurs krążownika z prawej na lewą burzę. Wkrótce d-ca okrętu kmdr Cristóbal González-Aller wydał rozkaz by trzymać się dziobem do kutra, mając zapewne zamiar go staranować. Obsługi karabinów maszynowych i 3 znajdujących się na pokładzie działek automatycznych kal. 20 mm Flak 30, nie mogły prowadzić ognia na tak niewielką odległość, zaś w momencie wycofywania się po przeprowadzonym ataku czterocalowe działa Vickers również milczały w obawie by nie razić własnych krążowników!

Przeciwnik dysponował jednak większą prędkością, w rezultacie czego już po chwili znalazł się wzdłuż lewej burty krążownika. Przy czym było to wycofywanie się po ataku, bowiem w odległości 250 m od celu kuter wystrzelił obie swoje torpedy. Zgodnie z meldunkiem d-cy kutra, po wystrzeleniu torpedy zaczęły wykonywać ewolucje, w rezultacie których przeszły 70 m za rufą *Almirante Cervera*.

Z pokładu idącego obok *Canarias*, idącego kursem 090, zauważono, że *Cervera* zaczął zmieniać kurs. D-ca jednostki kmdr Ramón Agacino przerzucił ster w lewo, by jego podkomendny mógł zająć miejsce w szyku przed okrętem flagowym, lecz o godz. 19:23 otrzymał radiogram, że *Almirante Cervera* jest atakowany przez nieprzyjacielski kuter torpedowy. Praktycznie równocześnie obserwator „A” zameldował, że słyszy szum silników, a obserwator „B”, dodał, że widzi torpedy z lewej burty. O godz. 19:25 na *Canarias* ogłoszono alarm bojowy, zwiększając prędkość do 25 węzłów i przerzucając ster na prawo. Jakiś czas później obserwator „B” zameldował, że słyszał dźwięk syreny, dochodzący z kutra, bowiem szum własnych silników nie pozwalał załodze tej jednostki przekazywać sobie rozkazy.

Po krótkiej chwili d-ca *Canarias* otrzymał meldunek, że torpedy przeszły za rufą. Rozkazał ponownie zwrot w lewo i powrót na dotychczasowy kurs 090. co ciekawe, rufowy obserwator „B” zameldował o ataku przeprowadzonym przez okręt podwodny, którego peryskop jakoby nawet widział. O godz.

19:50 ogłoszono koniec alarmu bojowego i ograniczono prędkość do wcześniejszych 15 węzłów.

Na pozostałych okrętach nacjonalistów również zauważono przeprowadzony atak. Obserwatorzy *Navarra* zameldowali o płomieniach z rur wydechowych kutra. Odgłosy pracy silników zarejestrowano także na *Jupiter*. Jedyne *Marte* nie zauważył żadnego nieprzyjaciela.

W swoim raporcie szef Flotyli kutrów torpedowych informował, że w nocy 13 stycznia gdy na morzu wykryto 3 krążowniki przeciwnika, wydał rozkaz ich zaatakowania. Kontakt z nieprzyjacielem nawiązał kuter *No 11*, który zameldował o odpaleniu torped do *Canarias* i *Almirante Cervera*. Różnica w raportach nacjonalistów i republikanów dotyczy jedynie odległości od brzegu, w jakiej doszło do akcji, pierwsi mówią o 60 Mm, a drudzy o 30 Mm. Prawdopodobnie jednak, to właśnie republikanie określili poprawnie dystans, a błąd wkraść się dopiero do radiogramu No 173 szefa Flotyli kutrów torpedowych, przekazanym 15 stycznia o godz. 21:02. Propaganda republikańska frazę o odpaleniu torped odczytała jako trafienie torpedami obu krążowników nacjonalistów, o czym natychmiast poinformowano agencje prasowe! Dopóki krążowniki nie powróciły do Palma, na brzegu obawiano się powtórzenia historii z zatopieniem *Baleares*.

Dalsza kariera kutrów torpedowych niczym szczególnym się specjalnie nie wyróżniała. *No 11* i *No 21* powróciły do Portman, gdzie po upadku republikanów wpadły w ręce nacjonalistów. Prawdopodobnie, załogi starały się uczynić jednostki niezdolnymi do wykorzystania, tak że w swoich dokumentach frankiści zaznaczyli, iż wymagają poważnego remontu. Nic nie wspomina się o losach *No 31*, którego stan techniczny był na tyle opłakany, że nie mogło być nawet mowy o odbudowie jednostki. Zmieniono nazwy kutrów torpedowych na *LT-15* (*No 11*) i *LT-16* (*No 21*), które przebazowano do Puntales (Kadyks).

Rozkazem z dnia 8 marca 1941 roku, obowiązującym od 1 stycznia 1941 *LT-16* przeniesiono do Trzeciej Grupy (okręt uzbrojony, gotowy do służby). Analogiczny rozkaz dotyczący *LT-15* obowiązujący od 19 lipca, wydano 23 lipca 1941 r. Wcześniej, bo 5 lipca wyznaczono dowódców kutrów, którymi zostali porucznicy Agustín Albarracín López na *LT-15* i José Fernández Cantalejo na *LT-16*.

Okres służby okrętów pod nową banderą nie był jednak długi. Już 15 grudnia 1943 wydano rozkaz, zgodnie z którym od 10 stycznia 1944 *LT-16* przeniesiono do Drugiej Grupy (rezerwa) i przydzielono do Departamentu Morskiego w Kadyksie. Analogicznego rozkazu dotyczącego *LT-15* nie wydano, jednak decyzją z dniem 12 marca 1946 r. oba kutry skreślono z Lista Oficial de Buques de la Armada (stanu floty). W literaturze można spotkać się z twierdzeniem, że przyczyną skreślenia kutrów były napisy cyrylicą na węzłach konstrukcyjnych i agregatach, nienawiść do których, jak i wszystkiego co radzieckie, towarzyszyła Hiszpanii niemal do chwili śmierci generalissimusa Franco, jednak rzeczywistych powodów należy raczej szukać w trudnościach z pozyskaniem niezbędnych części zamiennych. Tak czy inaczej wkrótce doszło do rozbioru kutrów i przekazania ich na złom. ●

Bibliografia

1. Alcofar Nassaes J. J., *Las lanchas rápidas en la Guerra de España*, „Revista General de Marina” 1982, No 8, p.135-148.
2. Campanera I., Rovina A., *Las lanchas torpederas en España*, „Ship & Vessels”, 2006, No 1, s. 40-49.
3. Moreno de Alboran F., Moreno de Alboran S., *La Guerra silenciosa y silenciada. Historia de la campaña naval durante la Guerra de 1936-39*, Madrid 1998 – en 4 volumes.
4. O'Donnell Torroba C., *Las lanchas torpederas rusas del tipo G-5 en la Guerra Civil Española (1936-1939)*, „Revista Española de Historia Militar” 2006 No 72, Junio, s. 219-233.
5. O'Donnell Torroba C., *Les vedettes lance-torpilles soviétiques type „G-5” pendant la guerre civile espagnole*, „Navires & Histoire” 2007 No 43 Aout/Sept., s. 52-59.
6. Barabanow M., *Istoria boejewojgo primienienija TKA w Graždanskij wojnie 1936-1939 gg. w Ispanii*, „Almanach Wojny, istoria, fakty” No 8.
7. <http://www.almanachwhf.ru>
8. Kuzniecowa N. G., *Na dalekom meridiane: Wospominanija uczestnika nacjonalno-rewoliucijnoj wojny w Ispanii*, Moskwa, Nauka 1971.
9. Monakow M., Rybalkin J., *W respublikanskij Ispanii*, „Morskij Sbornik” 1993 No 9, s. 91-95.
10. Osipow S. A., *Podwíg katiemikow-balticew*, Leningrad, Lenizdat 1961.
11. Rozkazy Ministerstwa Marynarki z lat 1939-1944.
12. Rybalkin J., *Operacija „X”. Sowietskaja wojemaja pomoszcz respublikanskij Ispanii (1936-1939)*, Moskwa 2000.

Tłumaczenie z języka rosyjskiego
Maciej S. Sobański



Japońskie okręty podwodne typu „Junsen”

część II

Działalność operacyjna I-1

Położenie stępki 12.03.1923 r.
Wodowany 15.10.1924 r.
Ukończony 10.03.1926 r.
Stocznia – Kawasaki w Kobe.
Baza macierzysta – Jokosuka.

Przydział

01.08.1926-? – 7 Dywizjon, 2 Eskadra, 2 Flota.
05.11.1929-15.11.1930 r. – pozostaje w rezerwie.
15.11.1934-15.11.1935 r. – 7 Dywizjon, 2 Eskadra, 1 Flota.
15.11.1935-15.02.1936 r. – pozostaje w rezerwie.
15.11.1935-01.12.1936 r. – 7 Dywizjon, Dystrykt Morski
Jokosuka.
01.12.1936-? – 7 Dywizjon, 1 Eskadra, 1 Flota.
15.11.1940-20.08.1942 r. – 7 Dywizjon, 2 Eskadra, 6 Flota.
20.08.1942-01.04.1943 r. – 7 Dywizjon, 6 Flota.

Dowódcy

Kmdr por. Kmdr Kasuga Atsushi – 10.03.1926-29.07.1927 r.
Kmdr por. Kasuga Sueaki – 29.07.1927-10.12.1928 r.
Kmdr por. Nakamura Motoji – 10.12.1928-05.11.1929 r.
?
Kmdr por. Sato Shiro – 15.11.1930-01.12.1931 r.
Kmdr por. Nagai Mitsuru – 01.12.1931-01.11.1933 r.
Kmdr por. Imazato Hiroshi – 01.11.1933-15.11.1935 r.
?
Kmdr Otake Toshio – 15.02.1936-02.11.1936 r.
Kmdr por. Kobayashi Hajime – 02.11.1936-01.12.1936 r.
Kmdr Miyazaki Takeji – 01.12.1936-15.10.1937 r.
Kmdr por. Hamano Motoichi – 15.10.1937-20.11.1939 r.
Kmdr Kato Ryonosuke – 20.11.1939-06.07.1940 r.
Kpt. Oda Tamekiyo – 06.07.1940-16.09.1940 r.
?
Kmdr Otani Kiyonari – 30.10.1940-25.08.1941 r.
Kmdr Ankyu Eitaro – 25.08.1941-31.10.1942 r.
Kmdr por. Sakamoto Eiichi – 31.10.1942-29.01.1943 r.

Sukcesy

03.03.1942 r. zatopił m/s *Siantar* 8667 BRT koło Jawy w pozycji 21°20'S i 108°45'E.

29.01.1943 r. uszkodził nowozelandzki trawler *Kiwi* 600 BRT w Zatoce Kamimbo na Guadalcanal w pozycji 09°13'S i 159°40'E.

Historia

01.11.1924 roku następuje zmiana numeracji okrętu określonego do tej pory jak nr. 74 na *I-1*, a pod koniec lutego 1926 roku przeprowadza on próby w rejonie wyspy Awali, po czym 10.03.1926 roku zostaje ukończony w stoczni Kawasaki w Kobe i przydzielony do Morskiego Dystryktu w Jokosuce. W drodze, dwudziestego ósmego listopada 1928 roku o godzinie 10:35 okręt w ciężkiej pogodzie i złej widoczności wchodzi na mieliznę uszkadzając lekko kadłub co zmusza go do powrotu do Jokosuki i wejścia na dok w celu przeglądu.

5 listopada 1929 roku zostaje odstawiony do rezerwy, podczas której ma miejsce modernizacja trwająca dziesięć dni – otrzymuje nowe silniki na miejsce istniejących produkcji niemieckiej, oraz nowe baterie akumulatorów.

Kolejne odstawienie do rezerwy ma miejsce od piętnastego listopada 1935 roku do piętnastego lutego 1936 roku podczas której pomost bojowy zyskuje bardziej opływowy kształt, zaś amerykański sonar typu K zostaje zastąpiony japońskim typu 93. Przez kilka dni, w okresie od dwudziestego dziewiątego marca do czwartego kwietnia 1935 roku, operując z Sasebo przeprowadza trening na wodach chińskich.

Opuszcza Sasebo w dniu 27 marca 1937 roku przybywając 6 kwietnia do Zatoki Ariake i przeprowadzając kolejny trening, tym razem w rejonie Tsingtao. Kilka okrętów podwodnych w tym omawiany *I-1* uczestniczy w manewrach z pancernikami *Nagato*, *Mutsu*, *Haruna*, *Kirishima* i lekkim krążownikiem *Isuzu* symulujące transport wojsk z Shikoku w rejon Szanghaju.

Lata 1939-1940 spędza na przebudowie podczas której wyrzutnie torped typu 15 otrzymują zbiorniki impulsowe, zaś ruchove maszty radiowe zostają opuszczone.

Od kwietnia 1938 roku bazuje w Jokosuce i od grudnia 1940 do listopada 1941 roku przeprowadza szkolenie na wodach macierzystych. Szesnastego listopada 1941 roku cała 2 Eskadra wychodzi w morze kierując się w stronę Hawajów, lecz *I-1* zmuszony jest zawrócić po wejściu na mieliznę. Przechodząc naprawy silników nie jest w stanie połączyć się z resztą

swojej jednostki. Przed wyjściem w morze zostaje wyposażony w odbiornik fal bardzo częstotliwości i opuszcza Jokosukę 23 listopada i po nocnym postoju w Tatejama o świcie rusza w stronę Wysp Hawajskich z pełną prędkością, pierwsze zanurzenie na tej trasie wykonując dopiero 600 mil od Oahu. W rejon operacyjny czyli na północny zachód i północny wschód od Oahu i Kauai dociera na dzień przed atakiem a jego zadanie to misja rozpoznania i atakowania okrętów wychodzących z Pearl Harbour podczas nalotu. W dniu ataku około 07:30 dostrzeżono wodnosamolot Aichi E13A1, który powracał na krążownik *Tone* a przez kilka kolejnych dni okręt jest atakowany przez samoloty lecz unika uszkodzeń. By uniknąć wykrycia na powierzchni, kmdr Ankyu rozkazuje zalać zbiornik regulacyjny podczas przebywania okrętu na powierzchni. 10 grudnia około 05:30 czasu lokalnego dostrzeżono lotniskowiec o dwadzieścia cztery mile na północny-wschód od Kahala Point na Kauai. Istnieje przypuszczenie, że mógł to być *Enterprise*. Zmuszony do zanurzenia, kmdr Ankyu melduje Dowództwu 2 Dywizjonu Okrętów Podwodnych o wykrytym kontakcie po niemalże 12 godzinach. W dniu 27 grudnia odebrano rozkaz od dowódcy 2 Eskadry znajdującego się na pokładzie *I-7* aby ostrzelać port Hilo 30 grudnia. Dowódca po przybyciu w pobliże celu przeprowadził obserwację przez peryskop dostrzegając w zatoce mały transportowiec, którym okazał się *Hubert* – właśnie przebudowywany na tender wodnosamolotów były niszczyciel. Po zachodzie słońca okręt podwodny wynurza się i otwiera ogień do czterech starych jednostek. *Hulbert* otwiera ogień, a po przyłączeniu się artylerii nadbrzeżnej *I-7* wstrzymuje ostrzał uzyskując kilka trafień i wycofuje się.

7 stycznia 1942 roku przebywając na południe od kanału Kauai podejmuje próbę ataku na transportowiec lecz nie osiąga sukcesu. Dwa dni potem otrzymuje rozkaz przyłączenia się do poszukiwań lotniskowca *Lexington* wykrytego przez *I-8*, a 11 stycznia wyznaczono mu patrol w rejonie 500 mil na południowy zachód od Oahu, lecz kłopoty z dieslem powodują iż zastępuje go *I-6*, który na tym akwenie uszkodził później *Saratoga*. Wraz z *I-2* oraz *I-3* przybywa 22 stycznia do Kwajalein, które dwa dni potem wraz z tymi samymi okrętami opuszcza udając się do Jokosuki. Docierają tam pierwszego dnia lutego, a tydzień potem zostaje przydzielony wraz z 2 Eskadrą do sił inwazyjnych Holenderskich Indii Wschodnich. W tym celu wyrusza 13 lutego z Jokosuki kierując się do Zatoki Staring, po drodze w dniu 16 lutego uzupełniając paliwo w Palau z zbiornikowca *Fujisan Maru*. Dzień potem opuszcza Palau płynąc dalej w stronę Zatoki Staring, którą opuszcza 23 lutego o godzinie 17:00 udając się w rejon Timoru. Ponieważ w krótkim czasie potem zaczyna szwankować prawy diesel i ulega uszkodzeniu wał korbowy, okręt płynie używając jednej śruby.

W dniu 3 marca przebywając w odległości 250 mil na północny zachód od zatoki Shark na zachodzie Australii dostrzeżono rankiem dym pochodzący z holenderskiego uzbrojonego statku *Siantar* zbudowanego w 1921 roku w William Gray & Co. Ltd. (8667 BRT) armatora Koninklijke Rotterdamse Lloyd N. V., który starał się wydostać z Tjilatjap do Australii. Odpalona w jego stronę japońska torpeda chybia i o godzinie 06:30 *I-1* otwiera ogień. Płynący pełną prędkością *Siantar* odpowiada ogniem działa 75 mm. Po pierwszym wystrzale dział zacinia się...

Drugi pocisk z japońskiego okrętu niszczy kabinę radiową a kolejne zmuszają załogę do opuszczenia statku. Po trafieniu trzydziestoma pociskami i torpedą, którą odpalił po raz drugi *I-1* tym razem trafiając, holenderska jednostka tonie około godziny siódmej rano w pozycji 21°20'S i 108°45'E zabierając ze

sobą dwudziestu jeden poległych. Ocalałych trzydziestu siedmiu uratuje parowiec *Van Spielberg*.

Sześć dni później *I-1* dostrzega i przejmując łódź, którą z zachodniego Timoru próbuje się wydostać kilku australijskich żołnierzy. Powrót do Zatoki Staring ma miejsce 11 marca i o godzinie 11:20 okręt znajduje się przy burcie tendra *Santos Maru* przekazując m.in. więźniów na statek szpitalny.

Tydzień później rusza do Jokosuki, gdzie dociera 27 marca i zostaje zadokowany w doku nr 4 dla naprawy prawego silnika. Zmienione zostaje też uzbrojenie okrętu – karabiny maszynowe 7,7 mm. zostają zastąpione przez karabiny 13,2 mm, a dalmierz 3-metrowy Zeissa zastąpiony rodzimym typem 97. Usunięta jest część pancerza chroniącego przedział składowania torped i zainstalowany automatyczny układ trzymający. 7 czerwca w Zatoce Tokijskiej przeprowadza testy z balonami zaporowymi dla statków handlowych.

Wychodzi z Jokosuki 10 czerwca kierując się w stronę Aleutów wraz z *I-2*, *I-3*, *I-4*, *I-7*. Dziesięć dni później tworzy linię patrolową z *I-2*, *I-3* patrolując wzdłuż 178°W długości, 48 do 50°N szerokości geograficznej do dnia 3 lipca. W pierwszej połowie lipca jest na południe od Adak atakowany przez okręt amerykański, którego tożsamości nie udało się ustalić. Część źródeł sugeruje, że mógł to być kuter straży przybrzeżnej *Onondaga* (WPG-79), który meldował tego dnia iż uzyskał kontakt sonarowy i zrzucił bomby głębinowe lecz efektu nie dostrzegł. Podczas tego ataku okręt japoński zszedł na głębokość 260 stop.

20 lipca otrzymuje rozkaz powrotu do Jokosuki gdzie dociera pierwszego sierpnia, a koniec sierpnia i początek września to okres przebudowy w stoczni marynarki w Jokosuce okrętu, który ma służyć teraz jako podwodny zaopatrzeniowiec japońskich garnizonów. W tym celu otrzymuje na wyposażenie 46 stopową wodoodporną barkę *Daihatsu*, rufowe działo zostaje zdemontowane, pozbawiono też okręt zapasowych torped i około 60% amunicji. Niektóre źródła sugerują jakoby dla tego celu zdemontowano drugą baterię akumulatorów. Następnie przystępuje do ćwiczeń z 4 Oddziałem Specjalnej Jednostki Desantowej (S-Tokuriku) przed planowanym rajdem na *Espirito Santo*. Po tym wszystkim ósmego września wraz z *I-2*, *I-3*, *I-4*, *I-5* opuszcza Jokosukę kierując się do atolu Truk gdzie przybywa 14 września. Następnego dnia załadunek jest obserwowany przez wiceadmirała Komatsu Teruhisę i dwa dni później okręt wychodzi w morze kierując się w stronę Rabaul docierając tam 22 września i trzy dni później jest w drodze do planowanego desantu w Rabi, lecz wkrótce po wyjściu w morze zostaje odwołany i 27 wraca do bazy Rabaul. Ponowne wyjście ma miejsce 1 października o godzinie 18:30 gdy okręt ma za zadanie zaopatrzyć wyspę Goodenough Island, w archipelagu D'Entrecasteaux. *I-1* przewozi barkę desantową *Daihatsu* wraz z trzyosobową załogą i transportem żywności dla otoczonego oddziału ocalałych z 5 SNLF z Sa-sebo pod dowództwem komandora Tsukioka. Dwa dni później o godzinie 22:40 wynurza się koło Kilii Mission i po nawiązaniu kontaktu z ocalałymi barka desantowa dostarcza ładunek na brzeg, a sam okręt zabiera na pokład siedemdziesięciu jeden ludzi i prochy trzynastu marynarzy Lądowych Sił Specjalnych, po czym rusza do Rabaul gdzie dociera 6 października o godzinie 13:30.

Druga misja zaopatrzeniowa ma miejsce 11 października, gdy okręt wypływa z Rabaul do wyspy Goodenough wioząc żywność i amunicję. Dwa dni później o godzinie 18:30 po wynurzeniu koło Kilii i skontaktowaniu się z garnizonem japońskim zostaje wodowana barka, lecz patrolujący bombowiec

„Hudson” z 32 Dywizjonu Australijskich Sił Powietrznych zmusza okręt do zanurzenia i opuszczenia zarówno akwenu jak i barki. 16 października okręt powraca do Rabaul, aby 22 opuścić go ponownie w celu utworzenia na południe od San Cristobal linii patrolowej z innymi okrętami przed bitwą na koło Santa Cruz.

Pod koniec października, a dokładnie 28 udaje się w kierunku wysp Steward, aby poszukiwać pilotów japońskich. Dzień później znajduje się w wyznaczonym rejonie, lecz zmuszony jest przerwać poszukiwania wkrótce później z powodu awarii wału korbowego prawoburtowego diesla.

Koniec listopada zastaje okręt w atolu Truk, a 13 (niektóre dane twierdzą, że 11 listopada) o godzinie 17:00 wypływa z atolu kierując się do Jokosuki, gdzie po przybyciu 20 listopada o godzinie 16:30 zostaje w doku nr 5 poddany naprawom m.in. prawego diesla i silników elektrycznych oraz przeglądom kadłuba. Naprawy trwają do 23 grudnia, a 30 okręt jest gotów do działań bojowych. Po załadunku barki Daihatsu na pokład okręt 2 stycznia 1943 roku o godzinie 08:30 wychodzi na próby koło Nojima Zaki z których powraca w południe. Następnego dnia o godzinie czternastej opuszcza Jokosukę udając się do atolu Truk. Po drodze następuje awaria sprzęgła prawoburtowego wału śruby napędowej.

10 stycznia o godzinie 18:00 wpływa do atolu Truk, gdzie wyładunku wszystkie torpedy z wyjątkiem dwóch w działowych wyrzutniach. 12 stycznia o godzinie 06:30 następuje wyjście z Truk w celu przetestowania wodowania barki, po czym dwie godziny później powraca do atolu gdzie przeprowadzone zostają naprawy zaworu zasysającego powietrze do przedziału silników wysokoprężnych. Kolejny trening wodowania barki ma miejsce dwa dni później a piętnastego o godzinie trzynastej okręt wychodzi z atolu w celu nocnych ćwiczeń z barką. Powrót ma miejsce o godzinie dwudziestej i 16 stycznia o godzinie dziewiętnastej *I-1* opuszcza Truk kierując się do Rabaul, gdzie zameldował się cztery dni później o godzinie siódmej trzydziestej. Tam mają miejsce przygotowania do zaopatrzenia Guadalcanal i w tym celu okręt ładuje żywność na dwa dni dla 3000 ludzi w gumowe pojemniki, z których większość jest umieszczona wewnątrz okrętu. Żywność to produkty jak ryż, pasta fasolowa, curry, szynka i kiełbasa. Z takim ładunkiem 24 stycznia o godzinie szesnastej rusza z Rabaul do Zatoki Kamimbo. 29 stycznia 1943 roku w pobliżu Kanału Sealark w Zatoce Kamimbo patrolowały dwa trawlerzy australijskie *Moa* i *Kiwi* stając na drodze *I-1* podczas jego misji. O godzinie 18:30 wynurza się w Zatoce Kamimbo lecz zostaje dostrzeżony przez *Kiwi* wobec czego wykonuje zanurzenie. Asdic wychwytuje echo zanurzonej jednostki w odległości 1600 metrów. Do ataku przyłącza się *Moa*. *Kiwi* rzuca sześć bomb głębinowych, które uszkadzają silniki elektryczne i powodują przecieki. Gasną wszystkie światła na okręcie podwodnym a on sam spada na głębokość 595 stóp, gdzie uderzając w dno uszkadza oba dziobowe przedziały torpedowe. Po kolejnym ataku kmdr por. Sakamoto decyduje się na wynurzenie i ucieczkę na powierzchnię wykorzystując ciemność. Obie australijskie jednostki otwierają jednak do niego ogień oświetlając go pociskami. Okręt japoński odpowiada ogniem swego dział, z czego dwa pociski przechodzą nad *Kiwi* a trzy padają blisko *Moa*. *I-1* próbuje wyrzucić się na brzeg przy prędkości jedenastu węzłów swych diesli. *Kiwi* ma zamiar taranować japoński okręt, który zmienia kurs na sterburtę, jednak w świetle pocisków oświetlających *Moa* zostaje staranowany przez *Kiwi* za pomostem bojowym. Australijski okręt po wybiciu dziury w kadłubie japońskiej jednostki wykonuje kolejny atak taranu-

ją *I-1*. Zmusza to japońskich żołnierzy na pokładzie do skoku do wody, a podczas odwrotu *Kiwi* prowadzi ogień do barki desantowej, która jest przywiązana do rufy japońskiego okrętu. Trafiona barka wybucha gwałtownie, a japońscy artylerzyści wystrzeliwiają do australijskiej jednostki kilka niecelnych pocisków. Ta rewanżuje się zabijając artylerzystów i dowódcę okrętu podwodnego. W chwilę potem *Kiwi* dokonuje trzeciego taranowania. Jako ciekawostkę należy zaznaczyć, że w tym momencie japoński nawigator posiadający 3 dan kendo oraz pierwszy oficer trzymając miecze w dłoniach próbują dokonać abordażu australijskiej jednostki, ale niestety bezskutecznie (sic!). Po taranowaniu por. Koreeda Sadayoshi podejmuje próbę osadzenia okrętu na brzegu, lecz ten zaczyna osuwać się rufą, aby uderzyć o dno na podwodnej rafie w niewielkiej odległości od Kamimbo. Okręt tonie o godzinie 20:40 w pozycji 09°13'S i 159°40'E, lecz jego dziób wystaje ponad powierzchnię wody.

Moa oczekuje na świt i gdy ten nadchodzi dostrzega wrak japońskiego okrętu w postaci jego dziobu wystającego ponad powierzchnię wody na czterdzieści stóp pod kątem czterdziestu pięciu stopni. Australijski okręt zdążył wziąć jeńca w postaci nawigatora z *I-1* nim japońskie działa z brzegu otwierają do niego ogień. Podczas ataku poległo dwudziestu sześciu ludzi z załogi japońskiego okrętu. Pięćdziesięciu pięciu dopłynęło na brzeg z książką szyfrów lecz na pokładzie okrętu pozostały jeszcze kody, które wraz z książkami, mapami, instrukcjami i dziennikiem pokładowym zostają zdobyte przez Amerykanów i przesłane do Pearl Harbor. Niezrozumiały zupełnie pozostaje tu fakt, że pomimo świadomości tego zdarzenia Japończycy nadal używają kodu JN-25.

Drugiego lutego 1943 roku w nocy dwóch członków załogi japońskiego okrętu i jedenastu żołnierzy podejmuje próbę wysadzenia wraku za pomocą dwóch bomb głębinowych, lecz zbyt słaba ich eksplozja nie przynosi efektów. W ciągu najbliższych dni podejmowane są kolejne próby samozniszczenia japońskiej jednostki i m.in. dziesiątego lutego osiem samolotów Aichi D3A2 z późniejszej 582 Morskiej Grupy Powietrznej bombarduje wrak osiągając jedno trafienie koło kiosku, lecz sam okręt nadal w jednej piątej wystaje nad powierzchnię wody.

Dzień później *I-2* z por. Koreeda na pokładzie wychodzi z Shortland aby zatopić siostrzaną jednostkę, jednak w ciemnościach nie udaje mu się go odnaleźć. Podobnie w dniu piętnastym lutego nie przynosi to efektu i pierwszego kwietnia 1943 roku *I-1* zostaje skreślony ze stanu floty. W formie ciekawostki dodać można iż w latach siedemdziesiątych Australijczycy poszukujący metali szlachetnych wysadzili w powietrze dziobową sekcję *I-1*, co spowodowało ogromne zniszczenia z powodu obecności w tym przedziale jednej lub dwóch uzbrojonych torped. Ostatecznie jedna trzecia okrętu, czyli część dziobowa jest zniszczona ale pozostała spoczywa rufą na głębokości 90 stóp.

Działalność operacyjna *I-2*

Położenie stępki 06.08.1923 r.

Wodowany 23.02.1925 r.

Ukończony 24.07.1926 r.

Stocznia – Kawasaki w Kobe.

Baza macierzysta – Yokosuka.

Przydział

01.08.1926-? – 7 Dywizjon, 2 Eskadra, 2 Flota.

15.11.1929-15.11.1930 r. – pozostaje w rezerwie.

15.11.1934-15.11.1935 r. – 7 Dywizjon, 1 Eskadra, 1 Flota.
 21.10.1935-01.12.1936 r. – pozostaje w rezerwie.
 15.11.1935-01.12.1936 r. – 7 Dywizjon, Dystrykt Morski Jokosuka.
 01.12.1936-? – 7 Dywizjon, 1 Eskadra, 1 Flota.
 20.11.1939-31.07.1941 r. – pozostaje w rezerwie.
 15.11.1940-20.08.1942 r. – 7 Dywizjon, 2 Eskadra, 6 Flota.
 20.08.1942-31.03.1943 r. – 7 Dywizjon, 6 Flota.
 31.03.1943-01.02.1944 r. – 7 Dywizjon, 5 Flota.
 01.02.1944-10.06.1944 r. – 7 Dywizjon, 6 Flota.

Dowódcy

Kmdr por. Watanabe Tokushiro – 24.07.1926-15.11.1927 r.
 Kmdr por. Kobayashi Mitsuyoshi – 15.11.1927-10.12.1928 r.
 Kmdr por. Kosokabe Yuzuru – 10.12.1928-15.11.1929 r.
 ?
 Kmdr por. Akiyama Katsuzo – 15.11.1930-01.12.1931 r.
 Kmdr por. Imaizumi Yoshijiro – 01.12.1931-22.10.1934 r.
 Kmdr por. Kume Ikuji – 22.10.1934-15.11.1935 r.
 Kmdr por. Kobayashi Hajime – 15.11.1935-01.12.1936 r.
 Kmdr Fukaya Sokichi – 01.12.1936-15.11.1937 r.
 Kmdr Endo Keiyu – 15.11.1937-15.12.1938 r.
 Kmdr Fuji Akiyoshi – 15.12.1938-31.07.1941 r.
 Kmdr por. Inada Hiroshi – 31.07.1941-16.03.1943 r.
 Kmdr por. Morinaga Masahiko – 16.03.1943-15.04.1943 r.
 Kmdr por. Itakura Mitsuyoshi – 15.04.1943-15.12.1943 r.
 ?
 Kmdr por. Yamaguchi Kazuo – 20.12.1943-07.04.1944 r.

Sukcesy

27.02.1942 r. zatopił brytyjski s/s *Nam Yong*, 1345 BRT koło Wysp Bożego Narodzenia w pozycji 15°55'S i 108°05'E.
 01.03.1942 r. zatopił holenderski m/s *Parigi*, 1172 BRT koło Fremantle.
 11.03.1942 r. zatopił brazylijski m/s *Chilka*, 4360 BRT koło Sumatry w pozycji 01°S i 100°E.

Historia

Po ukończeniu następuje zmiana nazwy z numeru 75 na *I-2* i wcielenie do Morskiego Dystryktu w Jokosuce. 15 listopada okręt zostaje odstawiony do rezerwy i poddany trwającej rok modernizacji, podczas której następuje wymiana jego silników niemieckiej produkcji oraz baterii akumulatorów. 10 stycznia 1935 roku w Jokosuce w godzinach od 14:50 do 15:40 okręt jest wizytowany przez niemieckiego Attaché Morskiego komandora Paula Wennekera.

1 października *I-2* ponownie zostaje odstawiony do rezerwy podczas której miejsce kolejna modernizacja, tym razem trwająca do 1 grudnia 1936 roku i obejmująca przebudowę pomostu bojowego, który uzyskuje bardziej opływowy kształt zaś sonar produkcji amerykańskiej zostaje zastąpiony japońskim.

W dniach od 21 do 28 sierpnia 1937 roku okręt uczestniczy w manewrach z *I-1*, *I-3*, *I-4*, *I-5*, *I-6* współdziałając z pancernikami pierwszego i trzeciego dywizjonu i lekkim krążownikiem *Isumi* podczas transportu wojsk z Tadotsu do Szanghaju.

Od 15 grudnia 1938 roku okręt zostaje wyznaczony jako jednostka treningowa do szkoły okrętów podwodnych w Kure. Kolejne odstawienie do rezerwy i kolejna modernizacja zaczyna się od 20 listopada 1939 roku i trwa do 31 lipca 1941 roku, podczas której wyrzutnie torped typu *I-5* otrzymują zbiorniki impulsowe, zaś ruchome maszty radiowe zostają opuszczone. Zostaje też zamontowany odbiornik fal bardzo małej częstotliwości.

16 listopada 1941 roku wraz z innymi okrętami o godzinie 12:00 opuszcza Jokosukę mając na pokładzie kmdr Shimamoto Hisagoro – dowódcę 7 Dywizjonu. Kieruje się w stronę Wysp Hawajskich. Pierwszego dnia grudnia znajduje się o 300 mil od Oahu, a w dniu ataku zajmuje pozycję pomiędzy Oahu a Kauai z *I-3*.

27 grudnia otrzymuje rozkaz z jednostki flagowej *I-7* aby za trzy dni ostrzelać port Kahului na Maui. Po przybyciu w wyznaczony rejon i przeprowadzeniu rozpoznania przez peryskop okręt przed zachodem słońca wynurza się i wystrzeliwuje dziesięć pocisków do małego statku zaobserwowanego wcześniej przy pirsie. Większość chybiła lub eksplodowała na brzegu. 9 stycznia 1942 roku opuszcza swój rejon patrolowania aby dołączyć do próby przechwycenia *Lexingtona* wykrytego przez *I-18*. Powraca wraz z *I-1* oraz *I-3* do Kwajalein 22 stycznia i dwa dni później z tymi samymi okrętami rusza do Jokosuki docierając tam 1 lutego.

Tydzień później zostaje wyznaczony wraz z *I-1*, *I-2*, *I-3*, *I-4*, *I-6*, *I-7* do wejścia w skład Zespołu Inwazyjnego Holenderskich Indii Wschodnich i 12 lutego wychodzi z Jokosuki kierując się do Zatok Staring. Po drodze zawija do Palau i 16 lutego pobiera tam paliwo z zbiornikowca *Fujisan Maru*. Dzień później z *I-3* podejmuje ponownie rejs ku Zatoce Staring gdzie docierają 22 lutego i tego samego dnia po południu oba okręty wyruszają na patrol w rejon południowo zachodniej Australii.

Ostatniego dnia lutego na południowy wschód od Wysp Bożego Narodzenia zatapia brytyjski parowiec *Nam Yong* (1345 BRT) uciekający z Batawii do Fremantle w pozycji 15°55'S i 108°05'E. Kapitana i czterech marynarzy wzięto jako jeńców. Kolejny zatopiony statek to storpedowany w pozycji 13°50'S i 113°30'E na południe od Tjilatjap holenderski *Parigi* (1172 BRT) uciekający z Tjilatjap do Bunbury. Ciekawostką jest fakt, iż na stronie internetowej Nihon Kaigun pod datą 1 marca 1942 roku można przeczytać, że w tym dniu 300 mil od Tjilatjap o godzinie 05:18 (czasu japońskiego) *Arashi* i *Nowaki* atakują holenderski frachtowiec *Parigi*, który zatapiają 10 minut później. W sumie istnieje wiele wersji jego zatopienia.

- 1 marca, storpedowany, ostrzelany z artylerii i zatopiony przez japoński okręt podwodny *I-53* na pozycji 08°17'S i 108°45'E w przejściu Tjilatjap w drodze do Colombo;

- Encyklopedia Katastrof Morskich Hockinga podaje, że holenderski parowiec *Parigi* opuścił Tjilatjap 28 lutego 1942 roku idąc do Bunbury w Australii zachodniej. Następnego dnia został przechwycony przez japoński krążownik i zatonał wraz z całą załogą.

- Australijski Pomnik ku Pamięci Poległych – historia HMAS Yarra – 3.03.1942 *Yarra* podniósł dwie szalupy z rozbitkami z *Parigi*, który został zatopiony dwa dni wcześniej, ale rozbitkowie ci zginęli dwa dni później, gdy zatopiono *Yarra*.

- Australia na wojnie Petera Dunna podaje, że japoński okręt podwodny *I-2* pod dowództwem Hiroshi Inada zatopił holenderski statek *Parigi* koło Fremantle 1.03.1942 o godzinie 08:30.

- Bitwa nawodna – Japońska wojna podwodna przeciwko Australii 1942-1945 autorstwa Davida Jenkinsa cytuje historię w wersji z punktu wyżej.

- Podobnie podaje jako wynik swoich badań emerytowany oficer Australijskiej Marynarki Wojennej.

Drugiego marca o godzinie 00:58 atakuje kolejny statek lecz tym razem chybia, zaś 11 marca o godzinie 00:23 jego pociski posyłają na dno brytyjski uzbrojony statek *Chilka*, który dostrzeżono o sześćdziesiąt mil na południe od Penang. Statek

płynął z Kalkuty do Penang i odpowiada ogniem w stronę japońskiego okrętu, lecz sam w przeciagu dwudziestu pięciu minut otrzymuje 14 trafień od których poległo trzech oficerów, trzech indyjskich marynarzy i jeden artylerzysta. Kapitan brytyjskiego statku – Walter Bird wydaje rozkaz zatrzymania maszyn i poddania się. Załoga opuszcza okręt, a I-2 ostatecznie zatapia statek w pozycji 00°30'S i 95°50'E. Sam kapitan Walter i sześciu ludzi załogi zostaje uratowanych przez grecki statek *Pipina*.

14 marca okręt powraca do Penang, który opuszcza 22 maja o godzinie 10:00 udając się w rejon Trincomalee w celu jego rozpoznania. Jako okręt meteorologiczny w tym rejonie 3 kwietnia wysyła meldunek zawierający dane o pogodzie i wynikach rozpoznania. 7 kwietnia kmdr por. Inada melduje o zatopieniu w pozycji 00°48'N i 82°18'E niezidentyfikowanego statku, a dwa dni potem przesyła wczesnym rankiem raport pogodowy do zespołu wiceadm. Nagumo zbliżającego się w celu ataku na Trincomalee. 10 kwietnia opuszcza swój rejon patrolowania kierując się do Singapuru gdzie dociera 15, a wychodzi 21 kwietnia udając się do Jokosuki.

1 maja po przybyciu do Jokosuki zostaje poddany przebrojeniu i w miejsce karabinów maszynowych 7,7 mm w kiosku pojawiają się karabiny maszynowe 13,2 mm Typ 93, jego 3 metrowy dalmierz niemieckiej produkcji Zeissa zostaje zastąpiony japońskim dalmierzem Typ 97. Zostaje usunięta część pancerza chroniącego przedział składowania torped i zainstalowany zostaje automatyczny układ trymujący. 10 czerwca zostaje przydzielony do Sił Północnych z I-1, I-3 i następnego dnia opuszcza Jokosukę wraz z I-1, I-3, I-4, I-7 kierując się w stronę Aleutów. 20 czerwca wraz z I-1 oraz I-3 tworzą linię patrolową wzdłuż 178°W, 48°N do 50°N przebywając na niej do trzeciego lipca.

17 lipca o 100 mil na południe od Dutch Harbour podejmuje próbę ostrzału niezidentyfikowanego radzieckiego zbiornikowca, lecz zostaje zmuszony do oddalenia się przez amerykańską „Catalinę”. Trzy dni później otrzymuje rozkaz powrotu do Jokosuki dokąd dociera 1 sierpnia zostając poddany przeglądowi i naprawom oraz przebudowie na okręt zaopatrzeniowy. 8 września w południe wyrusza z Jokosuki w towarzystwie I-1, I-3, I-4, I-5 do atolu Truk przybывая do niego 15 września. Już dwa dni później płynie do Shortland i 24 września przydzielony zostaje do Floty Mórz Zewnętrznych.

Do Shortland przybywa dwa dni później po czym dowódca podczas narady ustala trasę przejścia w rejon Guadalcanal z barkami Daihatsu dostarczonymi w tym czasie przez niszczyciele *Amagiri* i *Ayanami*. Zaopatrzeniem są działa plot. 75 mm typ 88, moździerz piechoty 150 mm typ 96 oraz cięgnik artyleryjski. W morze wychodzą wraz z I-3 27 o godzinie 03:30 rozpoczynając misję. 6 października przebywa w zanurzeniu w rejonie wyspy Bycee, a o piątej nad ranem zbliża się i po wynurzeniu dokonuje wyładunku. Kolejny rejs o takim charakterze ma miejsce 7 i 9 października.

11 października po zachodzie słońca przybywa do Zatoki Kamimbo aby dokonać wyładunku, po czym podjąć patrol na zachód od Guadalcanal. Wkrótce potem na I-2 powstaje problem ze sprzęgiem i awaria instalacji klimatyzacyjnej. Dzień później w Cieśninie Savo około godziny 21:00 kmdr por. Inada dostrzegł i rozpoznał cel jako krążownik i bez sukcesu próbował obrać pozycję do ataku torpedowego. Był to najprawdopodobniej niszczyciel *McCalla* uczestniczący w bitwie koło przylądka Esperance. 15 mil na zachód od Wyspy Savo, Inada dostrzega pustą szalupę i dryfujący na powierzchni wodnosamolot. 3 listopada powrócił do Truk

i przechodzi naprawy we współpracy z załogą *Urakami* i statków warsztatowych.

Kolejne wyjście związane z misją zaopatrzeniową ma miejsce 19 listopada gdy okręt opuszczając Truk kieruje się do Rabaul gdzie 22 zabiera na swój pokład barkę Daihatsu i dwa dni później rusza do Shortland gdzie melduje się trzy dni później. Z Shortland 27 listopada rusza do Guadalcanal. Po przybyciu dwa dni później do Zatoki Kamimbo dokonuje wyładunku, podczas którego na barce pojawia się kłopot z silnikiem wobec czego zostaje porzucona a sam okręt powraca do Shortland 2 grudnia i ładuje dwadzieścia ton żywności i amunicji oraz siedemnastu ludzi w skład których wchodzi artylerzyści oraz personel z *Chiyody* obsługujący miniaturowe okręty podwodne.

Dzień później o godzinie 16:30 wyrusza w kierunku Guadalcanal. Dwa dni później znajduje się w Zatoce Kamimbo i po zmierzchu dokonuje wyładunku zabierając na pokład marynarzy z sił służących na Guadalcanal i o godzinie 23:00 opuszcza zatokę powracając 7 grudnia do Shortland. Kolejna misja zaopatrzeniowa rozpoczyna się 9 grudnia, gdy okręt ponownie kieruje się w stronę Guadalcanal. 13 zostaje wyznaczony na okręt flagowy dywizjonu i dzień później z dowódcą 7 Dywizjonu Kmdr Tamaki Tomejro wypływa z Shortland kierując się do atolu Truk. 14 grudnia o godzinie 13:12 wynurzony okręt zostaje dostrzeżony przez zanurzony amerykański okręt podwodny *Wahoo* w pozycji 06°30'S i 156°09'E idąc kursem 015 z prędkością dwunastu węzłów. O godzinie 13:28 *Wahoo* odpala trzy torpedy z odległości 800 jardów z nastawą 10 stóp głębokości celując w dziób śródkręcie i rufę. Pierwsza torpeda powinna trafić po trzydziestu ośmiu sekundach, tymczasem wg relacji amerykańskiej załogi eksplozję usłyszano dziesięć sekund przed planowanym trafieniem, ale dowódca *Wahoo* ujrzał kolumnę wody około dwudziestu stóp przed kioskiem i w bardzo szybkim tempie tonący japoński okręt. W trakcie zanurzania się na głębokość dwustu stóp usłyszano kolejną potężną eksplozję, którą wzięto za koniec I-2 co zapisano w dzienniku okrętowym. Tymczasem w rzeczywistości japoński okręt (określony przez Amerykanów jako I-15) wykonał alarmowe zanurzenie w momencie dostrzeżenia fontanny wody, która była zapewne wynikiem przedwczesnej eksplozji amerykańskiej torpedy. Kmdr Inada uznał, że okręt został atakowany przez samolot.

Do Truk japońska jednostka zawija 17 grudnia 1942 roku, aby opuścić go kierując się do Rabaul 16 stycznia 1943 roku. Wyjście z Rabaul do ósmej misji zaopatrzeniowej ma miejsce w dniu 23 stycznia, a cztery dni później z barką Daihatsu okręt dociera do Zatoki Kamimbo, gdzie po zachodzie słońca i nawiązaniu kontaktu z garnizonem przystępuje do wyładunku. Jednak po dostarczeniu piętnastu ton zaopatrzenia pojawiają się dwa kutry torpedowe i okręt przerywa operację zanurzając się i wycofując się z zatoki powracając do Rabaul.

9 lutego przemieszcza się z Rabaul do Shortland, a 11 lutego mając na pokładzie oficera torpedowego por. Koreeda z zatopionej bliźniaczej jednostki I-1 wychodzi z Shortland aby zniszczyć wrak, jednak dwa dni potem nie potrafi go w ciemnościach odnaleźć. Podobnie wygląda sytuacja w dniach 13 i 15 lutego. 18 lutego przybył do Shortland opuszczając port tego samego dnia kierując się do Truk, gdzie dociera pięć dni później. 26 lutego wypływa z Truk udając się do Jokosuki i po dotarciu 5 marca 1943 roku zostaje poddany przeglądowi i remontowi. Po odzyskaniu pełnej gotowości bojowej 22 maja 1943 roku wypływa o godzinie 14:30 z Jokosuki kierując się ku Aleutom aby w ramach operacji „KE” rozpocząć ewaku-

ację japońskiego garnizonu. Pięć dni później zawija o godzinie 14:30 do Paramusiro, które opuszcza 30 maja o godzinie ósmej rano biorąc kurs na Kiskę, gdzie trzeciego czerwca o godzinie 22:20 dostarcza 250 skrzyń amunicji, a zabierając w drogę powrotną czterdziestu dwóch żołnierzy, w tym osiemnastu marynarzy z garnizonu oraz trzynaście urn z prochami poległych. Kiskę opuszcza 4 czerwca pięćdziesiąt pięć minut po północy w Paramusiro, meldując się 8 czerwca o 19:55.

Kolejne wyjście ma miejsce 11 czerwca o godzinie 14:00, gdy z ładunkiem amunicji i sześcioma tonami żywności kieruje się w stronę Kiski. Pięć dni później koło godziny trzynastej płynąc z prędkością dwunastu węzłów w gęstej mgłę wchodzi na mieliznę koło Buldir Reef. Po uwolnieniu się z pułapki rusza w dalszą drogę, ale następnego dnia znajdując się o pięć mil na południowy zachód od Kiski, o godzinie 09:15 zostaje zaatakowany przez okręt wyposażony w radar. Wykonuje alarmowe zanurzenie i otrzymuje jedno trafienie niewypałem pocisku artyleryjskiego w komorę szalupy ratunkowej. I-2 schodzi na maksymalną głębokość standardową, ale jest ściągany przez dalsze 7 godzin. W maszynowni powstaje drobny przeciek, ale zostaje szybko załatwany. Pięć minut po godzinie dwudziestej dopływa do Kiski dokonując wyładunku zaopatrzenia zabierając na pokład czterdziestu ludzi w tym trzydziestu marynarzy i czterdzieści minut później odpływa docierając 22 czerwca o godzinie 06:15 do Zatoki Kataoka koło Paramusiro. 29 czerwca 1943 roku w towarzystwie RO-104 i RO-105 wypływa o godzinie szesnastej z Paramusiro aby w rejonie o dziesięć mil na północ od Adak pełnić służbę meteorologiczną.

W dniu 5 lipca o godzinie 03:45 po przybyciu w rejon Amchitka Pass staje się celem dla niezidentyfikowanego okrętu, który prześladowa go przez osiemnaście godzin. 10 lipca powraca do wyznaczonej mu roli składając pierwszy raport meteorologiczny a trzy dni później po zachodzie słońca zostaje zaatakowany przez samolot, lecz dzięki szybkiemu zanurzeniu unika uszkodzeń. 15 lipca kończy zadanie okrętu meteo rozpoczynając patrol w rejonie Kiski i tam też tydzień później próbuje zaatakować amerykańskie okręty dowodzone przez kontradmirała R.C. Giffena prowadzące ostrzał Kiski. Pomimo sygnałów akustycznych oraz dostrzeżenia flar gęsta mgła uniemożliwiła dostrzeżenie okrętów. Dwa dni później dociera w rejon na północny wschód od Amchitki rozpoczynając trwającą do 25 lipca 1943 roku patrol z I-21. Kolejne zadanie jakie otrzymuje okręt 28 lipca o godzinie 20:25 to ostrzał lotniska Constantine na Amchitce, niezrealizowane z powodu gęstej mgły. Dzień później o północy okręt otrzymuje rozkaz powrotu do Paramusiro, gdzie dociera 4 sierpnia a 11 zawija do Jokosuki na przegląd i remont.

9 września 1943 roku w Yoshikura ulega kolizji z falochro-nem odnosząc nieznaczne uszkodzenia. Ponowne wyjście z Jokosuki ma miejsce 9 października, gdy okręt kieruje się do Paramusiro przybывая tam pięć dni później. 15 października wypływa stąd mając za zadanie przerywanie amerykańskich linii zaopatrzeniowych na zachód od Aleutów. Podczas debiutu jakim było użycie przez japoński okręt podwodny torped typu 92 z zapalnikiem magnetycznym, dowódca melduje o zatopieniu czternastego listopada w rejonie Cieśniny Amchitka niezidentyfikowanego transportowca.

Pierwszego dnia grudnia powraca na kolejny remont do Jokosuki, gdzie zostaje na nim zamontowane urządzenie do wykrywania fal radaru E27/Typ 3. 10 marca 1944 roku wychodzi z Jokosuki rozpoczynając kolejne misje zaopatrzeniowe, lecz tym razem jego rejonem operacyjnym jest Nowa Gwi-

nea a baza wyjściowa to Truk. 19 marca w towarzystwie I-38 i w eskorcie ścigacza CH-20 wpływa do laguny Truk. Pierwszą misję zaopatrzeniową do Zatoki Kimbe na Nowej Brytanii rozpoczyna 26 marca wypływając z Truk docierając do celu 2 kwietnia i tego samego dnia po dokonaniu wyładunku rusza w drogę powrotną dwa dni później docierając do Rabaul. Jeszcze tego samego dnia wypływa w drogę do Truk, gdzie spodziewany jest 11 kwietnia. 7 kwietnia 1944 roku 50 mil od Nowego Hanoweru o godzinie 06:30 będący na patrolu w rejonie Emirau Massau Saufley uzyskał kontakt z okrętem podwodnym. Po rzuceniu osiemnastu bomb głębinowych akustyk usłyszał dwie podwodne eksplozje i o godzinie 07:23 na powierzchni pojawiła się ropa. Pozycja zatopienia I-2 to 02°17'S i 149°14'E. Poległo stu dziesięciu ludzi i kmr Yamaguchi. 4 maja uznano okręt za stracony a 10 czerwca 1944 roku skreślono go z listy floty.

Działalność operacyjna I-3

Położenie stępki 12.03.1921 r.

Wodowany 08.06.1925 r.

Ukończony 30.11.1926 r.

Stocznia – Kawasaki w Kobe.

Baza macierzysta – Jokosuka.

Przydział

30.11.1926-01.08.1930 r. – 7 Dywizjon, 2 Eskadra, 2 Flota.

01.08.1930-01.12.1930 r. – 8 Dywizjon, 2 Eskadra, 2 Flota.

01.12.1930-193? r. r. – 8 Dywizjon, 1 Eskadra, 1 Flota.

15.11.1934-15.11.1935 r. – 7 Dywizjon, 2 Eskadra, 1 Flota.

15.11.1935-01.12.1936 r. – 7 Dywizjon, Dystrykt Morski Jokosuka.

15.11.1935-01.12.1936 r. – pozostaje w rezerwie.

01.12.1936-? – 7 Dywizjon, 1 Eskadra, 1 Flota.

20.11.1939-27.07.1940 r. – pozostaje w rezerwie.

15.11.1940-20.08.1942 r. – 7 Dywizjon, 2 Eskadra, 6 Flota.

20.08.1942-20.01.1943 r. – 7 Dywizjon, 6 Flota.

Dowódcy

Kmdr por. Ogino Chuichiro – 30.11.1926-15.01.1928 r.

Kmdr por. Sekino Akira – 15.01.1928-15.12.1928 r.

Kmdr por. Michino Kiyoshi – 15.12.1928-01.06.1929 r.

Kmdr por. Harada Kaku – 01.06.1929-01.12.1932 r.

Kmdr Ishizaki Noboru – 01.12.1932-15.11.1933 r.

Kmdr Uozumi Pisaku – 15.11.1933-01.11.1934 r.

Kmdr por. Matsumura Midori – 01.11.1934-21.10.1935 r.

?

Kmdr por. Kobayashi Hajime – 06.01.1936-26.03.1936 r.

?

Kmdr por. Kobayashi Hajime – 02.11.1936-01.12.1936 r.

Kmdr por. Matsuo Yoshiyasu – 01.12.1936-01.12.1937 r.

Kmdr por. Ishikawa Nobuo – 01.12.1937-15.11.1938 r.

Kmdr Kobayashi Hajime – 15.11.1938-24.04.1939 r.

Kmdr por. Iura Shojiro – 24.04.1939-20.11.1939 r.

Kmdr Fuji Akiyoshi – 20.11.1939-26.07.1940 r.

Kmdr por. Kinashi Takakazu – 26.07.1940-05.11.1940 r.

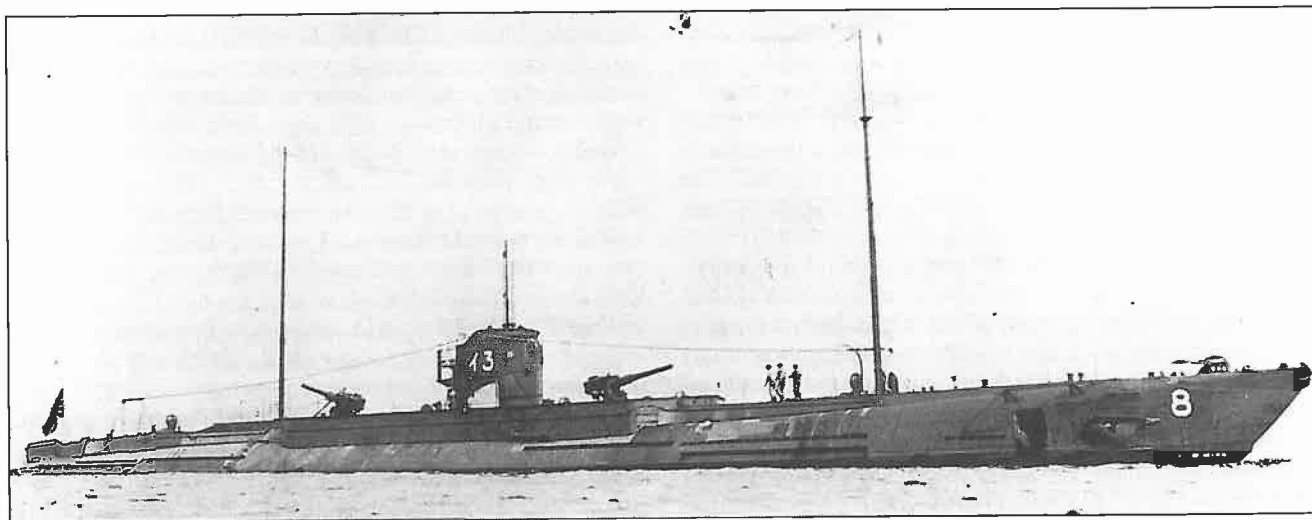
Kmdr Tonozuka Kinzo – 05.11.1941-20.05.1942 r.

Kmdr Togami Ichiro – 20.05.1942-09.12.1942 r.

Sukcesy

02.03.1942 roku uszkodził brytyjski m/s *Narbada* 8988 BRT koło Freemantle w pozycji 31°33'S i 114°11'E.

07.04.1942 roku uszkodził brytyjski m/s *Elmdale* 4812 BRT na Oceanie Indyjskim w pozycji 06°52'N i 78°50'E.



I-3 przed modernizacją podczas której zmieniono między innymi konstrukcję kiosku. Na dziobie biała liczba „8” oznaczająca przynależność do 8 Dywizjonu. Fot. zbiory Shizuo Fukui

08.04.1942 roku zatopił brytyjski m/s *Fultala* 5051 BRT na Oceanie Indyjskim w pozycji 06°52'N i 76°54'E.

Historia

Pierwszego listopada 1923 roku jednostka przestaje być określana jako nr 76 i otrzymuje oficjalne oznaczenie I-3. 12 lipca 1928 roku płynąc z prędkością czterech węzłów w Zatoce Moroshima wchodzi na mieliznę i odnosi uszkodzenie steru, tymczasowo będąc unieruchomionym. Uwolniony z mielizny o godzinie 16:22 przechodzi do Arsenału Marynarki Wojennej w Kure, gdzie naprawiony zostaje dziobowy zbiornik paliwa. 10

stycznia 1935 roku w Jokosuce przebywa z wizytą niemiecki attaché morski komandor Paul Wenneker, który zostaje zaproszony na pokład I-2 oraz I-3, jednak wizyta na drugim okręcie zostaje odwołana z powodu złej pogody.

15 listopada 1935 roku okręt zostaje odstawiony do rezerwy i poddany modernizacji trwającej do pierwszego grudnia 1936 roku, podczas której przebudowano mu kiosk mający teraz bardziej opływowy kształt a sonar amerykańskiej produkcji zastąpiono krajową konstrukcją.

Nieszczęśliwe zajście spotyka okręt 18 maja 1937 roku gdy w zatoce Sukumo koło Shikoku o godzinie 10:45 podczas rutynowego przeglądu, następuje wybuch w misce oleju smarowego. Poległ jeden marynarz a zginęło siedemnastu. Uszkodzenia zostały usunięte w stoczni marynarki w Kure. W okresie między 20 a 23 sierpnia 1937 roku bierze udział w manewrach z pancernikami *Nagato*, *Mutsu*, *Haruna* i *Kirishima*.

10 listopada z pozostałymi okrętami podwodnymi wyznaczonymi do wspierania ataku na Pearl Harbour przebywa w zatoce Saeki, a sześć dni później w południe wychodzi razem z I-2 z Jokosuki kierując się w stronę Wysp Hawajskich. Pierwszego grudnia 1941 roku znajduje się w pozycji o 300 mil od Oahu, a w dniu ataku zajmuje pozycję na wschód od kanału dzielącego Oahu i Kauai wraz z I-2. 15 grudnia dokonuje ostrzału Kahului, a 27 grudnia otrzymuje rozkaz od dowódcy flotyli znajdującego się na I-7 aby za trzy dni dokonać ostrzału portu Nawiliwili na Kauai. Po przybyciu w rejon wyznaczonego zadania dokonuje przez peryskop rozpoznania ujęcia rzeki Wailua i po zachodzie słońca wystrzeliwuje dwadzieścia pocisków, które uszkadzają kilka budynków. Straty Amerykanie wycenili na 500 dolarów. Ostatniego dnia grudnia sto mil na zachód południowy zachód od Oahu o godzi-

nie 21:00 dostrzeżono lotniskowiec w osłonie dwóch krążowników i kilku niszczycieli, jednak nie udało mu się wyjść na pozycję do ataku torpedowego.

9 stycznia 1942 roku opuszcza akwen patrolowania aby przyłączyć się do poszukiwań lotniskowca *Lexington* wykrytego przez I-18. Po nieudanym zadaniu odnalezienia wrogiego okrętu zawija 22 stycznia do atolu Kwajalein, a dwa dni później wychodzi z niego kierując się wraz z I-2 i I-3 w stronę Jokosuki, gdzie dopływają 1 lutego 1942 roku i okręt zostaje poddany przeglądowi i naprawom.

Tydzień później przydzielony zostaje do sił mających za zadanie dokonać inwazji Holenderskich Indii Wschodnich i 12 lutego z I-2, I-3, I-4, I-6, I-7 wypływa z Jokosuki udając się do Palau, gdzie 16 lutego pobierają paliwo z zbiornikowca *Fujisan Maru* a dzień później w towarzystwie I-2 wypływa z Palau kierując się do zatoki Staring. 22 wraz z I-2 po południu wychodzą z zatoki Staring płynąc ku południowo zachodnim brzegom Australii. Dzień później na Morzu Banda dostrzeżono porankiem wynurzony okręt podwodny, lecz nie zdołano zająć pozycji do otwarcia ognia. 2 marca 1942 roku o godzinie 09:38 o 90 mil na zachód północny zachód od Fremantle wynurzony I-3 otwiera ogień do parowca *Narbada*, lecz nie osiąga trafień a statek odpowiada strzałami wobec czego japoński okręt przerywa atak zanurzając się w pozycji 31°50'S i 113°30'E i odpływa. Nowozelandzki statek na niewielkie uszkodzenia od odłamków pocisków. Natępnego dnia o 90 mil na północny-wschód od wyspy Rottneest próbuje atakować nowozelandzki parowiec Tongariro płynący z Wellington do Fremantle, lecz gdy ten otwiera ogień dowódca japoński ponownie przerywa atak, zanurza okręt i odpływa.

6 marca 1942 roku płynąc w wynurzeniu kursem południe południowy zachód dostrzeżono S-40 (ale nie był w stanie atakować, ani wysłać meldunku dotyczącego jego obecności). Podczas marszu w kierunku SSW na powierzchni kmdr por. Tonozuka dostrzegł S-40 kmdr por. Nicholasa Luckera, który z kolei błędnie uznał japoński okręt za amerykański *Stingray*. Tonozuka wydał rozkaz ataku z obu armat pokładowych, ale Amerykanin zanurzył się zaraz po pierwszych salwach wroga – nie przeprowadził kontrataku torpedowego z powodu niekorzystnej pozycji i dużej odległości. 14 marca wpływa do Penang aby rozpocząć przygotowania do udziału w „Operacji C”, czyli wypadzie zespołu lotniskowców na Ocean Indyjski. 28 marca wychodzi z Penang kierując się w stronę Kolom-

bo, gdzie przybywa 3 kwietnia wysyłając meldunek o stanie pogody do wiceadm. Nagumo. Trzy dni później o 150 mil na południe zachodni zachód od Kolombo dostrzeżono pięć alianckich statków umykających na wschód i następnie jeden frachtowiec w towarzystwie zbiornikowca na kursie zachodnim. Po bezowocnym pościgu wynurzył się obok brytyjskiego 4872 tonowego frachtowca *Elmdale* idącego z Karachi do Colombo (06°52'N i 78°50'E). Do godziny 02:40 *I-3* wystrzelił w sumie 39 pocisków 140 mm i cztery torpedy osiągając 14 trafień artyleryjskich, nie zatapiając swojej ofiary.

Następnego dnia o 300 mil na zachód od Kolombo o godzinie 01:50 w trakcie pojedynku z uzbrojonym statkiem *Fulta* japoński okręt uzyskuje trafienie torpedą typ 89, która kończy morski żywot brytyjskiej jednostki zatopionej w pozycji 06°52'N i 76°54'E. 10 kwietnia powraca do rejonu patrolowania na południowy zachód od Kolombo, a 15 kwietnia w towarzystwie *I-7* zawija do Singapuru aby 21 kwietnia wypłynąć do Jokosuki, gdzie wypłynął pierwszego dnia maja.

Najprawdopodobniej około 20 maja miała miejsce wymiana uzbrojenia na jednostce, która w miejsce karabinów maszynowych 7,7 mm otrzymała karabiny kalibru 13,2 mm typ 93 oraz zamieniono jego 3-metrowy dalmierz Zeissa na japoński typ 97. Zostaje usunięta część pancerza chroniącego przedział składowania torped i zainstalowany zostaje automatyczny układ trzymający.

10 czerwca 1942 roku otrzymuje przydział do Sił Północnych wraz z *I-1* oraz *I-2*, a dzień później wypływa z Jokosuki udając się w kierunku Aleutów z *I-1*, *I-2*, *I-4*, aby 11 czerwca rozpocząć tam patrol trwający do 3 lipca w ramach tworzenia przez te okręty linii patrolowej wzdłuż linii 178°W długości, 48 do 50°N szerokości. 20 lipca okręt zostaje odwołany z patrolu z rozkazem powrotu do Jokosuki, gdzie przybywa 1 sierpnia.

8 września opuszcza Jokosukę płynąc do Truk, gdzie zawija 15, a dwa dni później rusza do Shortland. W trakcie drogi zostaje 20 września wraz z *I-1* i *I-2* przydzielony do 8 Floty, a dwa dni później cumuje w Shortland gdzie wspomniane trzy okręty zostają wyznaczone do operacji zaopatrywania garnizonu Guadalcanal. Podczas gdy dowódcy trzech jednostek ustalają ze sobą trasę okrętów, niszczyciele *Amagiri* i *Ayanami* dostarczyły barki Daihatsu na które załadowane zostają działa 75 mm typ 88 oraz moździerz 150 mm typ 96, które okręty podwodne mają za zadanie dostarczyć na wyspę na której toczą się teraz walki. O godzinie 03:30 dnia 20 września *I-3* opuszcza Shortland rozpoczynając swą pierwszą misję zaopatrzeniową i wraz z *I-2* po dokonaniu wyładunku powracają do bazy.

W okresie między 3 a 5 października okręt przeprowadza 3 przerwane misje zaopatrzeniowe z Shortlandów do Kotwiczowiska Wickham, Zatok Vangunu i Viru na Nowej Georgii. 10 października okręt zostaje wyznaczony do sił patrolowych i pięć dni później podczas wykonywania zadania o godzinie 20:40 o 110 mil na południe południowy wschód od San Cristobal dostrzega zespół złożony z kilku krążowników o czym informuje dowództwo w atolu Truk. 3 listopada powraca do Truk aby zamocować na pokładzie zatokę dla barki Daihatsu podobnej do załadowanej na *I-1*.

15 listopada ponownie podejmuje zadania patrolowe przerywając je cztery dni później, gdy opuszcza Truk kierując się do Rabaul z ładunkiem 20 ton żywności i lekarstw w których zawija do portu 22, a 24 listopada wyrusza z Rabaul do Shortland. Dwa dni później z załadowaną na pokład barką Daihatsu rusza aby wykonać kolejną misję zaopatrzeniową dla garnizonu Guadalcanal. 28 listopada przybywa do zatoki Kamimbo

dokonując wyładunku i powraca 30 do Shortland ponownie pobierając zaopatrzenie.

W kolejną misję wychodzi 1 grudnia i dwa dni później znów zawija do zatoki Kamimbo, gdzie po zachodzie słońca wynurza się i próbuje podjąć kontakt z garnizonem w czym przeszkadza pojawienie się wrogich kutrów torpedowych. Okręt przerywa działania, zanurza się i z ładunkiem na pokładzie powraca do Shortland 5 grudnia. Dwa dni później wyrusza w kolejną misję i 9 grudnia pojawia się o trzy mile na północny wschód od zatoki Kamimbo. Po przeprowadzeniu obserwacji za pomocą peryskopu okręt wynurza się i przygotowuje się do rozładunku. Na jego nieszczęście o godzinie 06:52 zostaje dostrzeżony przez dwa patrolujące w tym rejonie kutry torpedowe: *PT 59* i *PT 44* z których pierwszy o godzinie 07:03 odpala dwie torpedy z odległości 400 jardów, z których jedna trafia w japoński okręt powodując jego zatonięcie w pozycji 09°12'S i 159°42'E wraz z 90 ludźmi oraz dowódcą kmdr Togami.

Gejzer wytryska z wody, a chwilę potem następuje spektakularna eksplozja. Druga torpeda przechodzi pod *PT 44*. Plama oleju rozchodzi się przez półtorej godziny.

Przeżył oficer artylerii i trzech marynarzy, którzy dopłynęli do Guadalcanal i dołączyli do wojsk japońskich. 20 stycznia 1943 roku okręt skreślono z listy floty.

Działalność operacyjna I-4

Położenie stępki 17.04.1926 r.

Wodowany 22.05.1928 r.

Ukończony 24.12.1929 r.

Stocznia – Kawasaki w Kobe.

Baza macierzysta – Jokosuka.

Przydział

24.12.1929-01.08.1930 r. – 7 Dywizjon, 2 Eskadra, 2 Flota.

01.08.1930-01.12.1930 r. – 8 Dywizjon, 2 Eskadra, 2 Flota.

01.12.1930-? – 8 Dywizjon, 1 Eskadra, 1 Flota.

15.11.1934-15.11.1935 r. – 8 Dywizjon, 1 Eskadra, 1 Flota.

15.11.1935-01.12.1936 r. – 8 Dywizjon, Dystrykt Morski

Jokosuka.

15.11.1935-? r. – pozostaje w rezerwie.

01.12.1936-? – 8 Dywizjon, 1 Eskadra, 1 Flota.

15.11.1940-20.08.1942 r. – 8 Dywizjon, 2 Eskadra, 6 Flota.

?-31.10.1941 ? r. – pozostaje w rezerwie.

20.08.1942-01.03.1943 r. – 7 Dywizjon, 1 Flota.

Dowódcy

Kmdr Takatsuka Seigo – 24.12.1929-01.04.1930 r.

Kmdr por. Kouda Takero – 01.04.1930-01.12.1931 r.

Kmdr por. Nakaoka Nobuki – 01.12.1931-05.10.1932 r.

Kmdr por. Teraoka Masao – 05.10.1932-15.11.1935 r.

Kmdr por. Mizohata Sadaichi – 15.11.1935-30.06.1936 r.

Kmdr Minakuchi Hyoe – 30.06.1936-01.12.1937 r.

Kmdr por. Kobayashi Hajime – 01.12.1937-15.11.1938 r.

Kmdr por. Emi Tetsushiro – 15.11.1938-31.10.1941 r.

Kmdr Nakagawa Hajime – 31.10.1941-15.08.1942 r.

Kmdr Kawasaki Mutsuro – 15.08.1942-06.11.1942 r.

Kmdr por. Ueno Toshitake – 06.11.1942-25.12.1942 r.

Sukcesy

14.12.1941 roku zatapia m/s *Hoegh Merchant* 4858 BRT w rejonie Oahu.

28.02.1942 roku zatapia m/s *Ban Ho Guan* 1693 BRT w rejonie Bali.

29.09.1942 roku uszkodza m/s *Alhena* 7447 BRT w rejonie Wyp Salomona w pozycji 10°47'S i 161°16'E.

Historia

04.12.1929 roku ma miejsce zmiana nazwy na *I-4*, a dwadzieścia dni potem zostaje ukończony w stoczni Kawasaki w Kobe i przydzielony do Dystryktu Morskiego Jokosuka. W okresie od 29 marca do 4 kwietnia bazując w Sasebo przeprowadza treningi na wodach chińskich. Kolejne szkolenie i trening mają miejsce w Zatoce Ariake od 27 marca do 6 kwietnia 1937 roku. W dniu 14 czerwca 1937 roku o godzinie 14:06 w rejonie wyspy Mishima, leżącej koło Kiusiu – *I-4* biorący udział w symulowanym ataku grupowym przeciwko Dywizjonowi 1 wynurza się dokładnie przed kolumną zygających pancerników. *Hyuga* idąc z prędkością 12 węzłów w ostatniej chwili unika kolizji, ocierając dziobem o nieruchomy okręt podwodny, który odnosi lekkie uszkodzenia poszycia.

W okresie od 21 do 23 sierpnia 1937 roku uczestniczy na Morzu Wschodniochińskim wraz z *I-1*, *I-2*, *I-3*, *I-5*, *I-6* w manewrach z 1 i 3 Dywizjonem Pancerników, które symulują transport wojsk z wysp macierzystych do Szanghaju.

Wyznaczony na okręt flagowy 8 Dywizjonu zostaje w dniu 7 stycznia 1941, a pod koniec tego roku czyli dokładnie 16 listopada wraz z 8 Dywizjonem opuszcza Jokosukę kierując się w stronę Wyp Hawajskich. Dzień ataku to czas gdy okręt znajduje się na swej pozycji patrolowania, czyli na północny wschód od Oahu. 14 grudnia o godzinie 03:55 torpeduje norweski statek *Høegh Merchant* koło przylądka Makapuu. Torpeda trafiła w prawą burtę statku w rejonie 3 ładowni. Jednakże 10-15 minut później następuje w tejże ładowni druga detonacja, spowodowana prawdopodobnie przez wydzielający się acetylen powstały z kontaktu przechowywanego tamże karbidu z wodą morską. W konsekwencji kapitan Einar Andersen wydaje rozkaz opuszczenia statku. Cała załoga, czyli czterdziestu ludzi, oraz trzech pasażerów zostaje uratowanych przez *Tre-aver*. W źródłach pojawiają się pewne rozbieżności podające, że za zatopienie norweskiego statku jest odpowiedzialny *I-16*, ale faktem jest, że o godzinie 05:33 *Høegh Merchant* zatonął.

15 grudnia wraz z innymi okrętami 2 Eskadry bierze udział w bombardowaniu Kahului na Maui po czym w okresie od 18 grudnia do 15 stycznia 1942 roku patroluje akwen w rejonie Hawajów. W międzyczasie 9 stycznia 1942 roku opuszcza rejon patrolowania, aby wziąć udział w poszukiwaniach *Lexington* wykrytego przez *I-18*. Poszukiwania nie przynoszą efektu i 21 stycznia okręt zawija do Kwajalein, aby trzy dni później wyruszyć do Jokosuki do której dociera 2 lutego 1942 roku. 8 lutego zostaje przydzielony do zespołu, który kieruje się w rejon Holenderskich Indii Wschodnich w celu dokonania inwazji. W związku z tym *I-4* 11 lutego 1942 roku wychodzi z Jokosuki kierując się do Palau, wpływając tam sześć dni później. 18 lutego opuszcza Palau i płynie do Zatoki Sparing, gdzie pojawia się cztery dni później. 23 lutego wychodzi z niej i rusza w rejon na południe od Jawy rozpoczynając swój drugi patrol bojowy. 28 lutego na południe od Jawy torpeduje i zatapia o godzinie 16:15 holenderski parowiec *Ban Ho Guan* płynący z Padang do Tjilatjap. 3 marca dokonuje ostrzału wyspy Cocos (generalnie źródła podają, że pierwszy ostrzał tej wyspy przeprowadził 25.12.1942 roku *I-166*) i pięć dni później przybywa do Penang.

28 marca biorąc udział w „Operacji C”, czyli rajdzie japońskich lotniskowców na Ocean Indyjski, wychodzi w morze z Penang aby patrolować zachodnie wybrzeże Indii i Maledivy. 5 kwietnia 1942 roku o godzinie szesnastej odpala

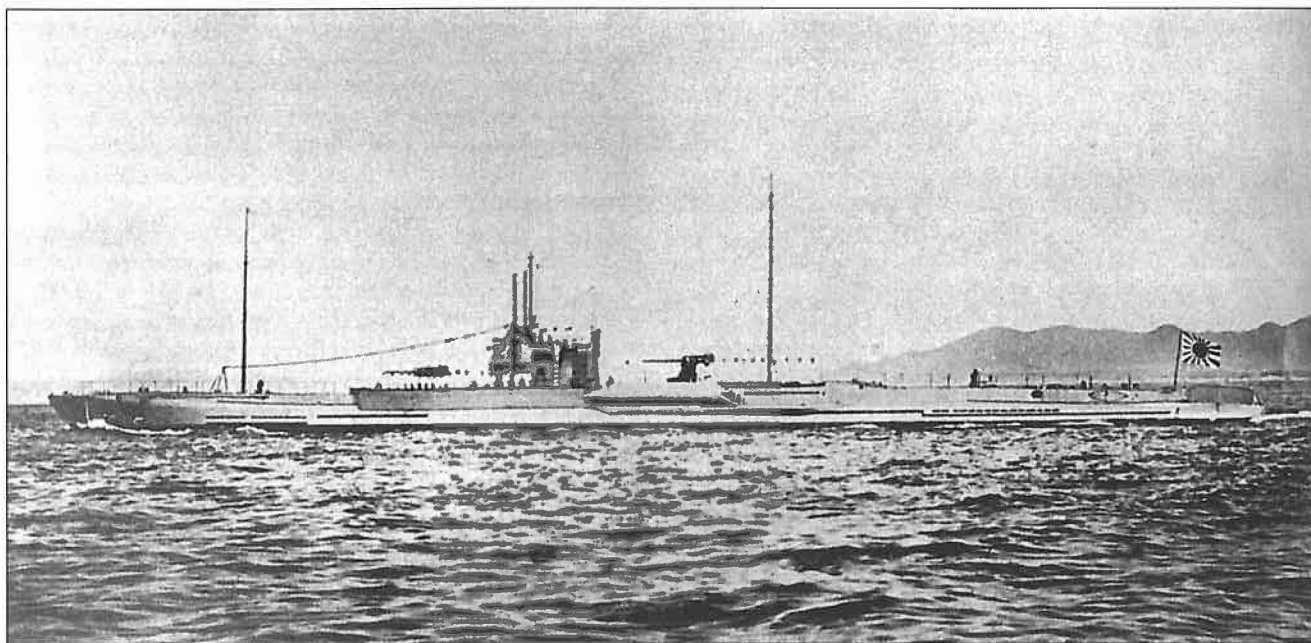
dwie torpedy typ 96 do amerykańskiego parowca *Washingtonian* płynącego z Suez na Cejlon. Statek zatonął w pozycji 07°25'N, 73°05'E, załoga czyli 39 ludzi ocalała, a historycy do dziś prowadzą dyskusję komu przypisać jego zatopienie, ponieważ część uważa, że zatopił go *I-5*.

Cztery dni później w rejonie Kolombo około pierwszej w nocy dochodzi do wymiany ognia z indyjską 200 tonową jednostką w pozycji 07°N i 79°E. Po wystrzeleniu czternastu pocisków dowódca *I-4* melduje o ciężkim uszkodzeniu przeciwnika. 16 kwietnia okręt zawija do Singapuru aby wyjść z niego 21 kierując się do Jokosuki, gdzie dociera pierwszego dnia maja 1942 roku.

10 czerwca z kilkoma innymi okrętami podwodnymi zostaje przydzielony do sił operujących w rejonie Aleutów, a dzień później wraz z *I-1*, *I-2*, *I-3*, *I-7* wypływają z Jokosuki płynąc do wyznaczonego akwenu, gdzie od 20 czerwca do 3 lipca z *I-1*, *I-2* tworzą linię patrolową wzdłuż długości geograficznej 178°W i szerokości 48 do 50°N. 20 lipca okręt otrzymuje rozkaz powrotu do Jokosuki, gdzie melduje się 1 sierpnia i zostaje poddany przeglądowi i remontom.

8 września 1942 roku wychodzi z Jokosuki kierując się do Truk zawijając tam w dniu 15 września. Cztery dni później wychodzi z niego na patrol w rejonie na południe od San Cristobal. 29 września o godzinie 23:30 podczas patrolu na powierzchni dostrzegł o 12 mil na południowy zachód od przylądka Sidney na San Cristobal statek około 7000 ton w eskorcie niszczyciela. Obie jednostki płynęły z prędkością około 13 węzłów. *I-4* zanurza się i z prędkością pięciu węzłów wykonuje zbliżenie, aby o godzinie 23:44 odpalić dwie torpedy typ 96 nastawione na 10 stóp głębokości. Siedem minut później jedna z nich trafiła, co uwidocznił obłok wody i ognia przy burcie statku. Druga torpeda trafiła, ale nie eksploduje. 7447 tonowy frachtowiec amerykański *Alhena* eskortowany przez niszczyciel *Monssen* idący z Guadalcanalu do Espiritu Santo zostaje trafiony torpedą w okolicy ładowni numer 5. W tym miejscu powstaje dziura w obu burtach w części rufowej statku. Wybuch kilka pożarów skutkując zatrzymaniem statku na pozycji 10°47'S i 161°16'E z jego 10 stopniowym przechyłem. 6 marynarzy i 24 żołnierzy piechoty morskiej zostaje uznanych za zabitych lub zaginionych. Uważając swój cel za zniszczony Kawasaki zanurza okręt na 165 stóp i odchodzi z prędkością 3 węzłów. W dniu 30 września 1942 roku dwadzieścia pięć minut po północy kontakt z *Monssen* zostaje utracony. 22 minuty później operator sonaru na *I-4* zgłasza wykrycie kolejnego niszczyciela, który zostaje zgubiony chwilę później. O godzinie 01:45 *I-4* wynurza się i o 04:32 zgłasza zatopienie do 3 dywizjonu okrętów podwodnych, w składzie VI Floty. *Alhena* zdryfował w ciągu nocy i później w ciągu dnia jest holowany wpierw przez *Monssen*, a następnie przez holownik floty *Navajo* docierając do Espiritu Santo 7 października. Po gruntownych naprawach w Sydney *Alhena* zostaje przekształcony w statek pułapkę.

Inne źródła przypisują storpedowanie *Alhena* okrętowi *I-6*, ale ten przechodził w tym czasie remont w Jokosuce. 10 października wraz z *I-7* tworzą linię patrolową w rejonie Espiritu Santo, a cztery dni później w związku z anulowaniem rajdu okrętów podwodnych na Espiritu Santo, oba okręty otrzymują rozkaz ostrzelenia lotniska na wyspie. *I-4* nie jest jednak w stanie z powodu złej widoczności zlokalizować celu i zostaje przekierowany na północ do sektora patrolowego w dniu 16 października. 25 października około godziny 21:10 o 100 mil na zachód od Espiritu Santo dostrzeżono amerykański pancernik



I-5 w morzu pod koniec lat dwudziestych. Okręt posiada jeszcze za kioskiem drugie działo, które w roku 1933 zostało podczas modernizacji zastąpione katapultą. Fot. zbiory Shizuo Fukui

w eskorcie dwóch niszczycieli, jednak okręty szybko zniknęły w ścianie deszczu. Prawdopodobnie był to *Washington*. 3 listopada okręt powraca do Truk, gdzie w okresie od 4 do 16 listopada zostaje przystosowany do transportu barki Daihatsu. 20 listopada wyrusza z Truk kierując się do Rabaul, gdzie dociera trzy dni później i zabierając na swój pokład barkę, 25 listopada 1942 roku płynie do Shortland. Dopływa tam następnego dnia i po pobraniu zaopatrzenia 20 ton żywności i medykamentów dla garnizonu Guadalcanal wypływa 28. 30 listopada pojawia się koło Kamimbo dokonując wyładunku zaopatrzenia, po czym rusza w drogę powrotną do Rabaul.

Trzeciego dnia grudnia melduje swą obecność w Rabaul, które opuszcza dwa dni później o godzinie szesnastej aby rozpocząć swą drugą misję zaopatrzenia żołnierzy na Guadalcanal ładunkiem 20 ton żywności i leków. Do Kamimbo przypływa 8 grudnia i po wyładunku kieruje się do Shortland zawijając tam dwa dni później. 12 grudnia 1942 roku wychodzi w morze płynąc do Rabaul. Dwa dni później już tam jest, a 16 grudnia wypływa z zaopatrzeniem dla garnizonu Buny. 18 grudnia 1942 roku, godzina 22:15 u ujścia rzeki Mambare pojawia się I-4, lecz ten rejon jest patrolowany przez dwa kutry torpedowe PT 121 i PT 122. Japoński okręt odpala dwie torpedy, które chybiają i dokonuje zanurzenia i wycofuje się. Po kilku godzinach powraca ale nie udaje mu się uzyskać kontaktu z garnizonem japońskim, wobec czego przerywa akcję i rusza w drogę powrotną do Rabaul. 21 grudnia o godzinie 10:00 melduje o swej decyzji...

21 grudnia o godzinie 06:20 patrolujący w kanale St. George koło Nowej Irlandii *Seadragon* zostaje powiadomiony przez sieć „Ultra” o japońskim okręcie podwodnym płynącym kursem północnym z prędkością czternastu węzłów. Po dostrzeżeniu japońskiej jednostki, która jak wspomina amerykański dowódca pomalowana była na czarno, odpalono o godzinie 06:37 trzy torpedy typ Mark 10 z odległości 850 jardów, z których druga trafiła po osiemnastu sekundach w japoński okręt. I-4 tonie przez rufę w pozycji pionowej na pozycji, 05°02'S i 152°33'E.

5 stycznia 1943 roku okręt uznano za stracony z 90 ludźmi, a 1 marca 1943 roku skreślono z listy floty.

Działalność operacyjna I-5

Położenie stępki 30.10.1929 r.

Wodowany 19.06.1931 r.

Ukończony 31.07.1932 r.

Stocznia – Kawasaki w Kobe.

Baza macierzysta – Jokosuka.

Przydział

01.12.1930-? – 8 Dywizjon, 1 Eskadra, 1 Flota.

15.11.1934-15.11.1935 r. – 8 Dywizjon, 1 Eskadra, 1 Flota.

21.10.1935-01.12.1936 r. – pozostaje w rezerwie.

15.11.1935-01.12.1936 r. – 8 Dywizjon, Dystrykt Morski Jokosuka.

01.12.1936-? – 8 Dywizjon, 1 Eskadra, 1 Flota.

15.11.1940-20.08.1942 r. – 8 Dywizjon, 2 Eskadra, 6 Flota.

20.08.1942-31.03.1943 r. – 7 Dywizjon, 6 Flota.

31.03.1943-01.02.1944 r. – 7 Dywizjon, 5 Flota.

01.02.1944-10.09.1944 r. – 7 Dywizjon, 6 Flota.

Dowódcy

Kmdr por. Sato Shiro – 31.07.1932-16.07.1934 r.

Kmdr por. Kijima Moritsugu – 16.07.1934-25.08.1934 r.

Kmdr Sato Shiro – 25.08.1934-15.11.1934 r.

Kmdr por. Takezaki Kaoru – 15.11.1934-21.10.1935 r.

?

Kmdr Iwagami Hidetoshi – 01.12.1936-01.12.1937 r.

Kmdr por. Uchino Shinji – 01.12.1937-15.12.1938 r.

Kmdr Shimizu Taro – 15.12.1938-15.12.1939 r.

Kmdr Nishino Kozo – 15.11.1939-19.10.1940 r.

Kmdr Shichiji Tsuneo – 19.10.1940-05.02.1942 r.

Kmdr Nakamura Otoki – 05.02.1942-28.02.1942 r.

Kmdr por. Utsuki Hidejro – 28.02.1942-31.10.1942 r.

Kmdr por. Sekito Yoshimitsu – 31.10.1942-20.04.1943 r.

Kmdr por. Morinaga Masahiko – 20.04.1943-30.04.1944 r.

Kmdr por. Doi Mareshige – 30.04.1944-19.07.1944 r.

Sukcesy

06.04.1942 r. topi amerykański m/s *Washingtonian* 6617 BRT na Oceanie Indyjskim w pozycji 07°25'N i 73°05'E.

10.04.1942 r. topi zagłowiec na Oceanie Indyjskim w pozycji 07°N i 79°E?

Historia

Od 31 maja do 7 lipca 1932 roku w rejonie wyspy Awa-ji okręt przechodzi serię testów zdawczo-odbiorczych przed przejściem go przez marynarkę. Przeprowadza się głębokie zanurzenie i testy zdawczo-odbiorcze, po czym w dniu 31 lipca o godzinie 09:00 zostaje wcielony w skład Cesarskiej Floty. Tego samego dnia wypływa z Kobe udając się do Jokosuki. Rok później w okresie czerwca i lipca 1933 roku zostaje poddany modernizacji polegającej na zamianie rufowego działka pokładowego na zasilaną powietrzem katapultę Typ Kure Numer 1 Wersja 2. Prawdopodobnie w tym samym czasie, lub później zainstalowane zostaje podwodne urządzenie sygnalizacyjne.

30 października 1933 roku w Bazie Marynarki Wojennej Kure I-5 jest zacumowany do boi S-19 przy nabrzeżu Kawarajshi. O wpół do dziesiątej rano zostaje przypadkowo zahaczony przez frachtowiec *Tsukushi Maru* 5 opuszczający Kure po zaopatrzeniu statku *Muroto*. Okręt podwodny odnosi lekkie uszkodzenia poszycia dziobu. Podczas przebudowy w Jokosuce między 1 sierpnia a 30 listopada 1936 roku zainstalowana zostaje wydajniejsza klimatyzacja, i w okresie od 21 do 23 sierpnia 1937 roku uczestniczy na Morzu Wschodniochińskim wraz z I-1, I-2, I-3, I-6 w manewrach z 1 i 3 Dywizjonem Pancerników, które symulują transport wojsk z wysp macierzystych do Szanghaju.

W połowie 1940 roku okręt ponownie zostaje poddany modernizacji, tym razem polegającej na zdemontowaniu całego wyposażenia lotniczego oraz najprawdopodobniej przebudowie kiosku i zastąpienia karabinów maszynowych działkami 25 mm typ 96. 10 listopada 1941 roku okręt kotwiczony w zatoce Saeki przez „Operację Z”, a sześć dni później wychodzi w morze z Jokosuki kierując się w stronę Hawajów. Po przybyciu w rejon ataku zajmuje pozycję na północ od wyspy Molokai, mając za zadanie rozpoznanie oraz atakowanie wrogich jednostek.

9 stycznia 1942 roku opuszcza swój akwen przyłączając się do próby przechwycenia wykrytego przez I-18 lotniskowca *Lexington*. Po nieudanym zadaniu powraca 22 stycznia 1942 roku do Kwajalein, skąd dwa dni później wypływa do Jokosuki zawijając tam 2 lutego poddając się przeglądowi. 11 lutego okręt wychodzi z Jokosuki obierając kurs na Palau, przy których pojawia się pięć dni potem, a następnego dnia wychodzi z zadaniem dotarcia do Zatoki Staring. Dnia 23 lutego z tej zatoki rozpoczyna swój drugi patrol bojowy. 25 lutego na zachód od Timoru podczas przejścia z I-6 na powierzchni oba okręty zostają zaatakowane omyłkowo przez bombowiec Mitsubishi C5M typ 98 w eskorcie dziewięciu myśliwców A6M2 w efekcie czego I-5 zmuszony jest przerwać patrol – odnosi poważne uszkodzenia spowodowane przez pożar w rejonie pomostu bojowego, który powstał wskutek eksplozji rakiet sygnalizacyjnych. Dowódca i dwóch oficerów odnoszą poważne obrażenia. 26 lutego zawija do Kupang, gdzie zostaje poddany prowizorycznej naprawie i następnego dnia rusza do Zatoki Staring.

Dwa dni później przy wejściu do Zatoki Staring przez wejście północne I-5 wchodzi na mieliznę. Zostaje uratowany 20 marca przez *Yusho Maru*, po czym przy tendrze *Santos Maru* dokonywane są na nim naprawy i pięć dni później wznawia przerwany patrol, tym razem w rejonie przylądka Comorin. 16 kwietnia 1942 roku przybywa do Singapuru a pięć dni później kieruje się do Jokosuki. Po przybyciu tam 1 maja okręt zo-

stać poddany przeglądowi i naprawom. 10 czerwca przydzielony zostaje wraz z I-1, I-2, I-3, I-4, I-6, I-7 do Sił Północnych i 17 czerwca wypływa z Jokosuki udając się rejon Aleutów, aby utworzyć z wymienionymi okrętami linie patrolową w rejonie Unimak. 20 lipca okręt otrzymuje rozkaz przerwania patrolu i powrotu do Jokosuki.

8 września 1942 roku okręt wraz z I-1, I-2, I-3, I-4 wypływa z Jokosuki kierując się w stronę atolu Truk. Do atolu przybywa 16 września i już następnego dnia wypływa na patrol w rejon na zachód od Guadalcanal. 23 września po przydzieleniu do Pierwszej Jednostki Rozpoznawczej, otrzymuje sektor patrolowy na południowy wschód od Salomonów, a dwa dni później o dwadzieścia mil na wschód od Guadalcanal. Podczas śledzenia pojedynczego transportowca zostaje wykryty i zmuszony do ucieczki pod wodę. 5 października I-5 zostaje przekierowany do grupy patrolowej „A”. 30 października otrzymuje rozkaz udania się w rejon Ontong Java w celu poszukiwania zestrzelonych japońskich pilotów.

21 listopada wypływa z Truk aby zawinąć cztery dni później do Rabaul, 23 listopada 1942 roku w drodze do Rabaul ulega awarii silnik steru pionowego. Po usunięciu uszkodzenia steru w dniu drugim grudnia wypływa z Rabaul udając się do Shortland, gdzie dociera następnego dnia i ponownie ma awarię silnika steru. Po dokonaniu naprawy wychodzi z Shortland zabierając na swym pokładzie do Rabaul kontradm. Mito Hisachi i jego sztab. Kolejne wyjście z Rabaul ma miejsce 14 grudnia a celem jest atol Truk, gdzie po dotarciu 17 grudnia kontradm. Hisachi i jego ludzie wyokrętowują się, a I-5 trzy dni później wyrusza do Jokosuki. Po dotarciu do niej 28 grudnia zostaje poddany przeglądowi i naprawom. Dopiero w dniu 9 marca 1943 roku jednostka wypływa udając się do Truk, gdzie po przybyciu 17 marca zabiera na swój pokład barkę Daihatsu i trzy dni później rusza do Rabaul. Po zawinięciu do portu 24 marca okręt pobiera zaopatrzenie, amunicję i żywność przeznaczoną dla garnizonu Lae i dwa dni później płynie aby wykonać misję zaopatrzeniową. Po wykonaniu rozładunku w dniu 29 w Lae okręt wraca do Rabaul.

Druga misja w kierunku Lae ma miejsce 6 kwietnia, gdy okręt po pobraniu dwudziestu dziewięciu ton ładunku oraz dwudziestu jeden żołnierzy dla uzupełnienia garnizonu pojawia się w rejonie wyładunku. Około godziny jedenastej dostrzega dwa kutry torpedowe, lecz unika ich i po pewnym czasie dokonuje rozładunku zabierając ze sobą w drogę powrotną pięćdziesięciu siedmiu ludzi.

Po raz trzeci okręt pojawia się u brzegów Lae trzynastego kwietnia dostarczając 25,9 ton zaopatrzenia i piętnastu żołnierzy wywożąc trzydziestu pięciu ludzi. 22 kwietnia ma miejsce czwarte zadanie dostarczenia zaopatrzenia i tym razem I-5 dowiózł dwadzieścia ton ładunku i czternaście ludzi zabierając z powrotem trzydziestu ośmiu. W drodze powrotnej z piątej misji w dniu pierwszego maja, gdy dostarczył do Lae 35,4 tony zaopatrzenia i 22 żołnierzy zabierając ich czterdziestu dzień później I-5 ma uszkodzony przez pływające śmieci i wskutek tego także zacięty peryskop. Uszkodzenie zostaje usunięte w Rabaul i 9 maja okręt jest gotów do kolejnej misji, podczas której dostarczył 34 tony ładunku na który składało się m.in. uzbrojenie, amunicja i żywność oraz dwudziestu trzech żołnierzy. W drogę powrotną zabiera na swój pokład trzydziestu dziewięciu ludzi. 14 maja wraz z I-6 bierze udział w misji ratowania zestrzelonych pilotów Mitsubishi G4M zestrzelonych podczas nalotu w Zatoce Oro. Kilku z nich zostało odnalezionych i uratowanych przez I-5.

24 i 31 maja mają miejsce dwie ostatnie misje zaopatrywania Lae. Podczas pierwszej okręt dostarczył 20,5 ton ładunku (żywność, części do nadajników radiowych, paliwo) i dwudziestu czterech żołnierzy zabierając ich trzydziestu siedmiu a ostatniego maja 22,3 tony ładunku i dwudziestu trzech ludzi, do Rabaul nikogo nie ewakuując.

Kolejny transfer okrętu ma miejsce 10 czerwca 1943 roku, gdy okręt zawija do Jokosuki gdzie zostaje poddany naprawom. 30 lipca zmienia klimat obszaru działania, bowiem tego dnia rusza na północ przybijając 4 sierpnia do Paramusiro. Stąd wypływa na patrol w rejon Kiski, gdzie w połowie sierpnia jest atakowany przez amerykański niszczyciel wyposażony w radar. Udaje mu się uciec bez uszkodzeń. Do Paramusiro powraca 20 września aby dwa dni później ruszyć do Jokosuki, gdzie dociera 29 września poddając się przeglądowi i naprawom.

W kolejną misję wychodzi dopiero 27 stycznia 1944 roku kierując się w stronę Saipanu dopływając tam pierwszego dnia lutego. Dziesięć dni później wypływa mając za zadanie dopłynąć do Rabaul z 26 osobowym oddziałem 101 jednostki piechoty morskiej z Sasebo. Zadanie wykonuje i 19 lutego zawija do Rabaul, aby trzy dni później ruszyć do Sarmi na Nowej Gwinie z zadaniem dostarczenia zaopatrzenia. W rejon Sarmi przybywa 24 lutego i po dokonaniu rozładunku powraca dwa dni później do Rabaul. Na początku marca 1944 roku kończy szczęśliwie drugą misję zaopatrzeniową w rejon Sarmi i dziesiątego marca wypływa z Rabaul do atolu Truk zawijając tam 15 marca. Cztery dni później płynie do Jokosuki pojawiając się tam 26 marca. 26 maja wypływa z Jokosuki kierując się w rejon Saipanu, gdzie dopływa 3 czerwca i dwa dni później rusza na misję dostarczenia zaopatrzenia, tym razem na Ponape. W niedługi czas po rozpoczęciu rejsu na okręcie

zaobserwowano przeciek zbiornika paliwa i przerywa on akcję. 12 czerwca przybywa do Truk, gdzie przechodzi naprawy przecieków w bateriach akumulatorów. Po dokonaniu naprawy wypływa na patrol w rejonie na wschód od Marianów, a 16 czerwca 1944 roku na rozkaz adm. Owady, wraz z *I-6*, *I-185*, *I-41*, ma udać się na linię patrolowania o 300 mil na wschód od wysp Mariańskich. Do atolu Truk powraca 22 czerwca, a 4 lipca otrzymuje rozkaz udania się przez Ponape z zaopatrzeniem do Jokosuki.

W rejs wypływa dwa dni później do Ponape przybijając 9 lipca, gdzie dokonuje wyładunku. Pięć dni potem powraca do Truk, skąd po małych naprawach w dniu 16 lipca udaje się do Jokosuki. 19 lipca nadaje do Truk, że jest atakowany przez okręty wroga. 18 lipca 1944 roku o trzysta mil na wschód od Saipanu lotniskowiec eskortowy *Hoggat Bay* przebywający na patrolu przeciwko okrętom podwodnym wykrywa radarem echo w odległości 21 000 jardów i o godzinie 00:24 dwa niszczyciele z jego eskorty – *Wyman* i *Reynolds* ruszają na rozpoznanie. O godzinie 00:46 *Wyman* w odległości 4000 jardów traci kontakt ponieważ okręt podwodny zanurza się. Poszukiwania sonarem przynoszą efekt w postaci sporego echa w odległości 1600 jardów i pięć minut potem *Wyman* odpala dwadzieścia cztery granaty z „jeża” lecz nie uzyskuje trafienia. Dopiero kolejna salwa odpalona o godzinie 01:25 przynosi akustyczny efekt trafionego i rozrywanego kadłuba okrętu podwodnego. Sonar wykazuje brak kontaktu... Był to koniec najprawdopodobniej *I-5*. Zbombardowany okręt zatonął na pozycji 13°01'N i 151°58'E na wschód od Saipanu. 9 września 1944 roku zostaje skreślony z listy floty.

(ciąg dalszy nastąpi)

FOTOKOLEKCJA

Niemiecki pancernik *Admiral Scheer* we wrześniu 1939 r. w Nowym-Portcie (Danzig-Neufahrwasser).

Fot. zbiory Reinhard Kramer





Stawiacz min ORP „Gryf” w kampanii wrześniowej 1939 roku – założenia i realizacja

Działania wojenne w kampanii wrześniowej 1939 roku doczekały się już wielu opracowań. Dotyczą one także działań Polskiej Marynarki Wojennej, obrony polskiego skrawka wybrzeża. Zwłaszcza, że obfitowały one w wydarzenia o wyjątkowym charakterze, jak walki o Poczcie Polską w Gdańsku, obronę Wojskowej Składnicy Tranzytowej na Westerplatte, Gdyni, Kępy Oksywskiej czy też Półwyspu Helskiego. Do legendy narodowej przeszła ucieczka okrętu podwodnego *Orzeł* z Tallina i przedarcie się go do Wielkiej Brytanii, czy też równie skuteczny rejs ku brytyjskim portom *Wilka*.

Pomimo tak dużego nasycenia pracami historycznymi, ciągle ponawianych badań historyków, pewne kwestie pozostawiają nadal wątpliwości. Do jednej z nich należy kwestia wprowadzenia do służby stawiacza min *Gryf*, który przed wybuchem wojny był największym polskim okrętem wojennym i wobec którego kierowano spore nadzieje na wzmocnienie potencjału obronnego¹. Jego działania wojenne, choć krótkie, bo trwające tylko do 3 września, pokazały jak w soczewce wszelkie problemy pol-

skiej floty okresu międzywojennego. Ta tworzona ogromnym wysiłkiem część sił zbrojnych, niezwykle kosztochłonna², musiała powstawać od zera, w praktyce łącząc doświadczenia oficerów pochodzących z trzech flot zaborczych, każdej o otwartym, oceanicznym w praktyce charakterze³.

Przygotowanie Polskiej Marynarki Wojennej do wydarzeń września 1939 roku można różnie oceniać. Pozostawiając w pamięci stan finansów państwa, oraz jego zaangażowanie w różne formy wzmacniania potencjału militarnego, to przygotowanie marynarki nie wyglądało źle. Jeszcze w maju dokonane zostały dokowania niszczycieli *Burza* i *Błyskawica* oraz stawiacza min *Gryf*⁴. Był to sygnał, że PMW szykuje się do możliwego konfliktu zbrojnego. Problem polegał jednak nie w jej przygotowaniach, ale w zadaniach które dotąd była zmuszona realizować. W ramach Drugiej Rzeczypospolitej budowana od podstaw flota wojenna, nie miała tylko charakteru siły zbrojnej. Pełniła także rolę politycznego ambasadora państwa polskiego oraz dowodu jego potęgi gospodarczej, cywilizacyjnej, politycznej

i militarnej. To właśnie te kwestie determinowały jej rozwój. Jest to ważne dla prowadzonych rozważań, bowiem każda zamawiana jednostka, zwłaszcza w stoczniach zagranicznych⁵, musiała być nie tylko w swojej klasie wyjątkowa, dobra, przekraczająca normy w danym czasie, ale ponad wszystko miała w swoich planach pełnić rolę ambasadora wielkości Polski. W tym względzie *Gryf* miał to zadanie wykonywać na równi

1. Kwestii tych nie rozstrzyga monografia tej jednostki pióra M. Borowiaka, *ORP „Gryf”*, Warszawa 2000.

2. Kwestii kosztów budowy floty wojennej w okresie międzywojennym Autor tego szkicu poświęcił już jeden ze swoich wcześniejszych tekstów, patrz M. Franz, *Koszty rozbudowy floty polskiej w dwudziestolecie międzywojennym*, [w:] *Gospodarka ludów Morza Bałtyckiego. Nowożytność i Współczesność. Mare Integrans. Studia nad dziejami wybrzeży Morza Bałtyckiego*, pod red. M. Bogacki, M. Franz i Z. Pilarczyk, Toruń 2009, s. 161-176.

3. O bardzo różnych życiorysach kadr oficerskich Polskiej Marynarki Wojennej w okresie międzywojennym pisze D. Nawrot w przygotowywanej pracy *Z Torunia do Okehampton. Rzecz o Uczelni Polskiej Marynarki Wojennej historią życia jej komendantów*, Gdynia 2009 (w druku).

4. J. W. Dyskant, *Polska Marynarka Wojenna w 1939 roku. Część 1. W przededniu wojny*, Gdańsk 2000, s. 52.

5. Dotyczyło to zasadniczo większości posiadanych w 1939 roku przez PMW okrętów wojennych.

ze szkoleniem nowych kadr morskich, czy też służbą czysto wojskową. Już na etapie konstrukcji okrętu zwracano na to uwagę i był to efekt doświadczeń ze służby dotąd posiadanych jednostek. Nie tylko uczestniczyły one w kolejnych rejsach do obcych portów, reprezentując polską banderę, ale także przyjmowały delegacje oficjeli, które wymagały odpowiedniej obsługi, co na czysto wojennych jednostkach było dość trudne⁶. Nowy stawiacz min miał dawać tę szansę, otwierać możliwość lepszego reprezentowania bandery, a także wygodniejszego podejmowania najważniejszych czynników w państwie.

O ile pierwsze zakupy okrętów wydawały się być dość uzasadnione, to z czasem górę brały względy polityczne. Już zakup we francuskich stocznich dwóch dużych niszczycieli, późniejszego *Wichra* i *Burzy* budził wątpliwości, zwłaszcza po ich odebraniu, kiedy okazało się że ich walory bojowe nie sytuują ich w światowej czołówce, ale na pewno cementują polsko-francuski sojusz polityczny. Niestety dość podobne kwestie legły u przyczyn zamówienia we francuskiej stoczni Chantiers et Ateliers Augustin Normand w Hawrze stawiacza min, późniejszego ORP *Gryf*⁷. Był to efekt decyzji zapadłych w Kierownictwie Marynarki Wojennej w 1932 roku⁸. Wskutek prowadzonych tam dyskusji, poszukiwano okrętu który łączyłby w sobie cechy kilku typów. Obok dużego stawiacza min, który mógłby współpracować z planowanymi okrętami minowymi,

czy też nawet posiadanymi podwodnymi minowcami⁹, chciano uzyskać nowoczesny, duży okręt artyleryjski mogący pełnić rolę jednostki szkolnej, a także w jakimś stopniu reprezentacyjnego okrętu, może flagowego, który poprzez wizyty zagraniczne, mógłby godnie reprezentować polską banderę na morzach i oceanach świata¹⁰.

Stawiając tak wiele, trzeba zauważyć wysokich oczekiwań, strona polska powierzała budowę okrętu stronie francuskiej znanej raczej z małej solidności. Dodatkowo kontrakt obciążony był problemami natury finansowej po stronie polskiej i politycznymi perturbacjami wskutek zmian w stosunkach polsko-francuskich, zwłaszcza poważnego ich ochłodzenia po zawarciu traktatu o nieagresji Francja-ZSRR¹¹. Wybór francuskiego dostawcy budził sporo wątpliwości już w momencie zawierania kontraktu. Co prawda Francja miała spore doświadczenie w budowie okrętów, w tym także stawiaczy min. Niestety słynęła także ze sporych opóźnień w realizacji zamówień, niedokładności wykonania, a zwłaszcza w pewnej nonszalanckiej traktowania oczekiwań zamawiającego¹². Pomimo tych doświadczeń decyzja była jednoznaczna, stawiacz min *Gryf* powstanie w stoczni francuskiej. Wszystkie obawy, które jednak można było mieć, sprawdziły się i to nawet bardziej radykalnie niż przewidywano w polskim Kierownictwie Marynarki Wojennej. Tym bardziej, że lata trzydzieste charakteryzowały się poważ-

nymi komplikacjami na arenie międzynarodowej, w tym także ochładzaniem się polsko-francuskiego sojuszu.

Ani Polska, ani Francja nie postrzegały się wzajemnie jako idealnie lojalne, więc nie starczało po obu stronach chęci do realizacji wzajemnych ustaleń z nad-

6. Wspomina o tym także Andrzej Drzewiecki w pracy poświęconej rodzinie Mohuczych, pokazując ich służbę na okrętach międzywojennej floty polskiej, w tym także opisując ich rejsy do portów w celach kurtuazyjnych, patrz A. Drzewiecki, *Adam, Aleksander i Borys Mohuczowie. W służbie Polskiej Marynarki Wojennej*, Toruń 2005.

7. A. Komorowski, *Okręty szkolne Polskiej Marynarki Wojennej 1920-1997*, Warszawa 1999, s. 45.

8. Umowę podpisywali kontradmirał Jerzy Świrski i dyrektor francuskiej stoczni M. Fenaux 11 maja 1934 roku.

9. Ponoć koncepcja budowy dużego minowca wynikała z analizy potrzeb marynarki wojennej na wypadek ewentualnego konfliktu zbrojnego i potrzeby zasłonięcia dużą zaporą minową własnego wybrzeża, M. Borowiak, *ORP Gryf...*, s. 7.

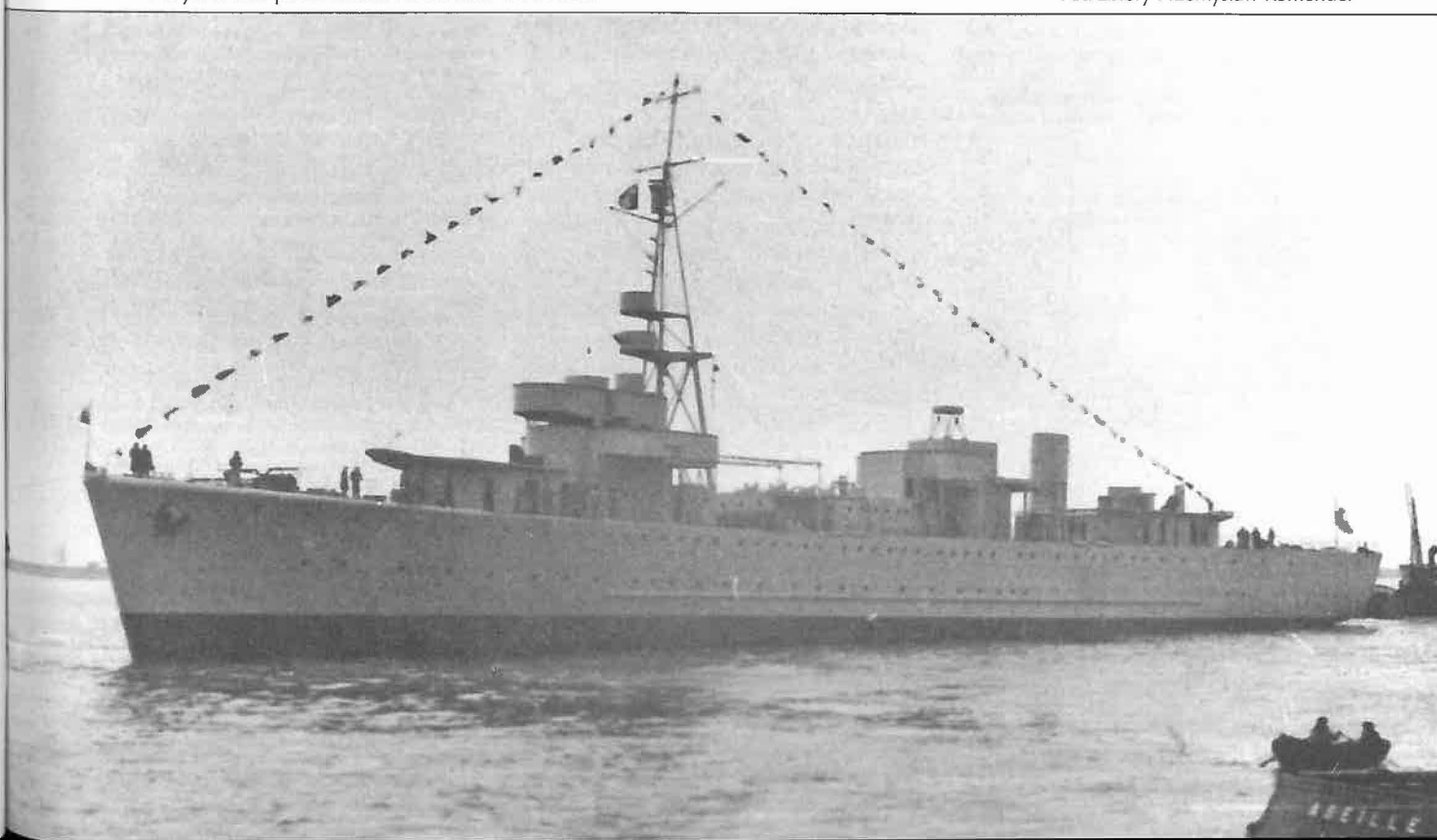
10. Z. Golanek, *Stawiacz min ORP Gryf*, Warszawa 1979, s. 4.

11. Kwestie finansowe były efektem nie tylko obiektywnych problemów budżetu państwa, który społeczeństwo miało aktywnie wspierać łożąc na Fundusz Obrony Morskiej, ale także efektem braku spójności co do planów rozwoju polskiej floty. Trwająca wtedy w mediach, głównie prasie dyskusja, ale także pojawiające kolejne oficjalne koncepcje nie ułatwiały sprawy kontynuowania tego francuskiego kontraktu, patrz T. Białas, *Liga morska i kolonialna 1930-1939*, Gdańsk 1983, s. 122-123 i 134-136.

12. Polska przerobiła ten kompleks problemów z francuskimi wykonawcami przy okazji nie tylko niszczycieli *Burza* i *Wicher*, ale także pierwszej zamówionej dla PMW serii okrętów podwodnych, a więc podwodnych stawiaczy min *Wilk*, *Ryś* i *Żbik*. W każdym z tych zamówień pojawiały się opóźnienia i problemy w czasie odbioru technicznego. Wiele dodatkowych niedostatków wyszło podczas służby tych jednostek w PMW, patrz C. Rudzki, *Polskie okręty podwodne 1926-1969*, Warszawa 1985, s. 33-45; J. Pertek, *Niszczyciele „Wicher” i „Burza”*, Gdańsk 1971, s. 4-9.

Kadłub *Gryfa* krótko po ceremonii wodowania w Hawrze.

Fot. zbiory Przemysław Komender



zwyczajną gorliwością. Wskutek tego budowa się przedłużała, a zamówiona jednostka w postaci nieukończonego kadłuba długimi tygodniami czekała na pochylni bez żadnego działania francuskich stoczniovców. Już tylko to stało się grzechem pierworodnym, jednej z najbardziej kontrowersyjnych polskich jednostek z okresu międzywojennego.

Gryf przy swojej wyporności 2250 ton otrzymał słabą siłownię i w efekcie był w stanie wyciągnąć jedynie 20 węzłów, co faktycznie dyskwalifikowało go jako pełnowartościowy okręt bojowy, zwłaszcza mający współdziałać z czwórką szybkich niszczycieli PMW. Dodatkowo jako ewentualny okręt artyleryjski miał zbyt słabe uzbrojenie. Sześć dział 120 mm odpowiadało co prawda uzbrojeniu rasowego niszczyciela, ale uzyskana wyporność mogłaby wskazywać na możliwość ustawienia na jego pokładzie dział większego kalibru. Tym bardziej, że *Błyskawica* i *Grom* miały dział takiego kalibru więcej bo siedem i były to działa dużo szybsze i nowocześniejsze¹³. W efekcie pozyskana jednostka była co prawda duża, ale bardzo mało ruchliwa, można rzec wręcz ociężała, nie dając PMW nic w zamian. Jej największą siłą była możliwość postawienia jednocześnie 300 min morskich. Pozwalało to na zablokowanie wód Zatoki Gdańskiej potężną zaporą minową, lub nawet próbę zaminowania podejść do części portów przeciwnika, na przykład niemieckich w rejonie Prus Wschodnich. Niestety PMW posiadała bardzo ograniczony zapas min morskich, w efekcie czego możliwości bojowe *Gryfa* były realnie bardzo ograniczone. Dopiero wobec pojawiającego się zagrożenia wybu-

chem wojny z Niemcami w 1939 roku zaplanowano interwencyjnie zakup dodatkowych 500 min kotwicznych dla *Gryfa*¹⁴. Zakup ten jednak pozostał tylko w sferze planów, co miało później, w toku działań wojennych, mieć ogromne znaczenie¹⁵. Oczywiście pozostaje fakt, że możliwości finansowe państwa polskiego były ograniczone. Tym bardziej chyba powinny być one wydatkowane ostrożnie, ze szczególną dbałością o zapewnienie pełnego wykorzystania już posiadanych możliwości bojowych. Brak rozbudowanego parku minowego, posiadanie minimalnych zapasów uzbrojenia, musi jednak dziwić. Rozbudowa portów wojennych, zarówno w Gdyni jak i na Helu była nie tylko celowa, ale nawet konieczna. Środki jakie na to wydatkowano, były inwestycją jak najbardziej pożądaną. Czy jednak plany budowy drugiej serii niszczycieli opartych o zmodyfikowane plany *Groma*, miała już tyle sensu? Nie dość, że planowane okręty swoimi charakterystykami należały do faktycznie klasy liderów floty, to równocześnie wobec narastającego zagrożenia wybuchem wojny ich ewentualna budowa wydawała się więcej niż wątpliwa. Konieczność zakupu dodatkowego uzbrojenia, w tym także min morskich, była jak najbardziej pożądana. Warto także pamiętać, że na rozwój PMW szły środki prywatne, pozyskiwane w ramach działań Ligi Morskiej i Kolonialnej. Obok doskonale znanej akcji sfinansowania budowy okrętu podwodnego *Orzeł*, Liga planowała poważne zaangażowanie w budowę serii ścigaczy torpedowo-artyleryjskich. Planowano pozyskanie środków na budowę serii 23 okrętów, dla części z nich

nawet posiadano już nazwy, jak *Orlicz-Dreszer*, *Eugeniusz Kwiatkowski*, *Wójt Polski*, *Rzemieślnik Polski*, czy też *Akademik*¹⁶. Udało się nawet zebrać na ten cel blisko 2 miliony złotych. To za te pieniądze zdecydowano się zamówić pierwsze jednostki w stoczni J. Samuel White w Cowes (Wielka Brytania). Niestety racjonalność kroków środowisk zakochanych w polskim morzu, nie przekładała się na racjonalność działań Kierownictwa Marynarki Wojennej. Ono nadal pozostawało w obrębie marzeń o polskich okrętach liniowych, ciężkich krążownikach, a czasami nawet okrętach lotniczych. Przy takich rozbudowanych planach rozwoju floty wojennej, zamówienie stawiacza min nie musiało się wydawać nadmierną ekstrawagancją. Jednakże licząc możliwości skromnego budżetu państwa polskiego, to już trudniej znaleźć pełne uzasadnienie dla tego projektu.

Przeciągająca się budowa *Gryfa* doprowadziła do jego wodowania dopiero 29 listopada 1936 roku oraz uroczystego chrztu. Wyposażanie okrętu trwało kolejne miesiące i realnie wprowadzony on został do służby dopiero w 1938 roku. Odbiegało to nie tylko od zamówienia, ale także późniejszych obietnic strony francuskiej. Jego pierwszym dowódcą został komandor podporucznik Stanisław Dzienisiewicz. Na załogę

13. Dodatkowo może, gdyby podjąć próbę zaprojektowania stawiacza min przenoszącego na swoim pokładzie 6 dział ale kalibru 152 mm, to przy odpowiednich nakładach, wzmocnieniach kadłuba i zachowaniu pozostałych cech uzyskano by jednostkę na poziomie lekkiego krążownika, realizując jeszcze jedno z marzeń polskiej floty i czynników nią zarządzających. Oczywiście wygląda to jak brnięcie jeszcze głębiej w błąd, bo przy zachowaniu wszystkich dotychczasowych wad, powstałby dość powolny okręt, nie będący ani krążownikiem, ani stawiaczem min, ani jednostką typowo reprezentacyjną. To prawda, ale równocześnie jego artyleria stanowiłaby dla PMW wartość dodaną, nową jakość, pozwalającą na podniesienie jej roli i znaczenia w regionie. Możliwe, że dzięki temu także uznano by go za dostatecznie wartościową jednostkę i jednak zdecydowałoby go ratować w ramach planu „Peking”, co pozwoliłoby mu dłuższy żywot wojenny niż trzydniowe oczekiwanie na nieuchronne zatopienie w warunkach dominacji niemieckiego lotnictwa w kampanii wrześniowej 1939 roku.

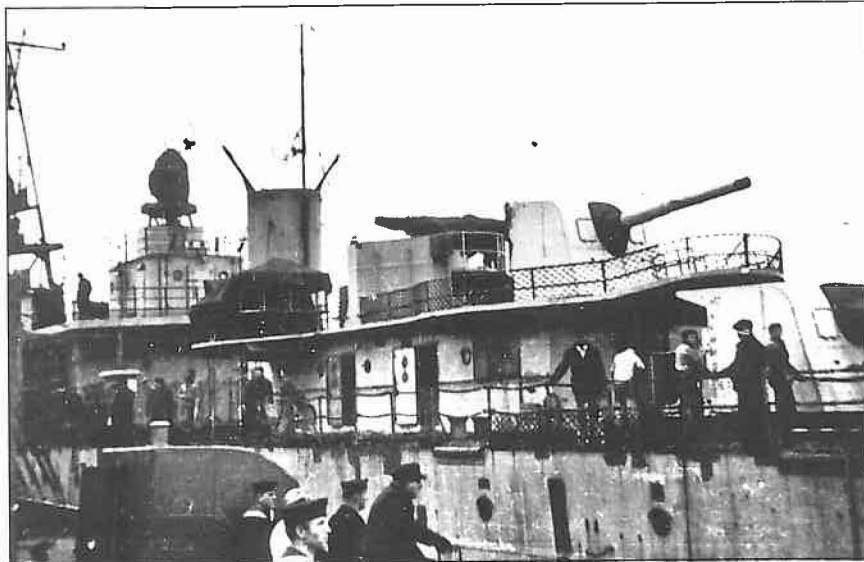
14. J. W. Dyskant, *Polska Marynarka Wojenna w 1939 roku...*, s. 62.

15. Sposób finansowania polskiej floty, jej rozwoju w toku dwudziestolecia międzywojennego to jakby temat na osobne studia. Częściowo temat ten poruszony został w szkicu M. Franz, *Koszty rozbudowy floty polskiej w dwudziestolecie międzywojennym*, [w] *Gospodarka Ludów Morza Bałtyckiego. Mare Intengrans. Studia nad dziejami wybrzeży Morza Bałtyckiego. Nowożytność i współczesność. Materiały z IV Międzynarodowej Sesji Naukowej Dziejów Ludów Morza Bałtyckiego – Wolin 01-03 sierpnia 2008*, redakcja M. Bogacki, M. Franz, Z. Pilarczyk, Toruń 2009, s. 161-176.

16. T. Białas, *Liga morska i kolonialna 1930-1939...*, s. 144.

Końcowe prace wyposażeniowe na okręcie.

Fot. zbiory Przemysław Komender



okrętu składało się sześciu oficerów, lekarz okrętowy, komisarz, bosman okrętowy, dziewięćdziesięciu dwóch podoficerów i marynarzy¹⁷. Na pokład mógł on przyjąć także około 100 podchorążych, zwłaszcza po usunięciu jednego z czterech torów minowych. W takim kształcie pozostawać miał ponad wszystko okrętem szkolnym. Realnie taką rolę pełnił tylko między 18 czerwca a 14 września 1939 roku, przyjmując na swój pokład podchorążych¹⁸. W późniejszych miesiącach zasadniczy nacisk położono na szkolenie artyleryjskie i minowe załogi samego *Gryfa*, słabo przygotowanej do realnej służby bojowej.

Wspominane powyżej kwestie pojawiły się od początku służby *Gryfa*. Istniał bowiem problem jak wykorzystać nową jednostkę, zwłaszcza że wobec narastającego napięcia międzynarodowego szkolenie nowych kadr morskich, co prawda nadal ważne, zeszło na dalszy plan. Okręt pełnił rolę jednostki szkolnej, kilkakrotnie wychodząc z podchorążymi w morze, jednak cały czas pozostawał w składzie zespołu bojowego. Co prawda kolejni dowódcy mieli wątpliwości co do jego realnej przydatności w przyszłej wojnie, ale Kierownictwo Marynarki Wojennej postanowiło uczynić z *Gryfa* trzon jednej z trzech podstawowych operacji morskich przygotowywanych na wypadek ewentualnej agresji niemieckiej, a więc jako swoistą, morską integralną część „Planu Z”¹⁹. ORP *Gryf* wraz z dywizjonem minowców, w osłonie przewidzianego do pozostania w kraju niszczyciela *Wicher* miał w pierwszych dniach wojny postawić dużą zaporę minową na linii Hel-Gdynia odcinając tym samym wewnętrzne wody Zatoki Gdańskiej przed ewentualnym wtargnięciem na nie wrogich okrętów. Planowi nadano kryptonim „Rurka”. Plan oparto na założeniu, że wody polskie pozostaną wolne od obecności wrogich okrętów przed wybuchem wojny, a także że dzięki tej zaporze minowej da się je na stałe osłonić. Samo pole minowe połączone miało być z możliwościami tzw. baterii cyplovej im. H. Laskowskiego, której 4 działa o kalibrze 152,4 mm uniemożliwiłyby wejście nawet dużych jednostek, w tym krążowników lekkich, na wody Zatoki Gdańskiej. Niestety naciski francusko-brytyjskie czynione w ostatnich dniach sierpnia, blokujące przeprowadzenie w Polsce powszechnej mobilizacji, a także realizacje założonych planów na czas wojny, spowodowały że także plan „Rurka” nie został zrealizowany przed wybuchem wojny.

A tylko w takich warunkach miałby on realnie szansę wykonać założone cele operacyjne. Co prawda już wcześniej można było podnieść sporą wątpliwość czy realizacja tego planu ma sens. Spowodowało to wejście niemieckiego szkolnego okrętu liniowego *Szleswig-Holstein* do Gdańska w ramach tzw. wizyty kurtazyjnej. Postawiło to duży znak zapytania nad sensownością samej operacji, bowiem duża i bardzo dobrze uzbrojona jednostka wroga znalazła się na wodach wewnętrznych, paraliżując dotychczasowe koncepcje. Co prawda cała ówczesna sytuacja na Pomorzu była bardzo dynamiczna, ale brak reakcji czynników polskich, pozostaje niestety sygnałem nieprzygotowania odpowiednich władz do czasu wojny. Zdziało się w tym względzie także bardzo defensywne myślenie władz polskich, nastawionych tylko na reakcje na nadchodzące wydarzenia, bez próby ich wyprzedzenia. Właśnie w tym należy dostrzegać, że nikt nie zdecydował się na korektę przyjętych wcześniej planów. Koncepcja zablokowania wód Zatoki Gdańskiej, wsparta planem „Worek”, który w defensywny sposób układał polską flotę podwodną, tworzyła co prawda jakąś myśl strategiczną przyszłej wojny, ale od razu skazującą polską flotę wojenną na porażkę. Co warto zauważyć, przeważała w niej jednak wyraźnie koncepcja obronna, nastawiona jedynie na obronę swoich wybrzeży i przyjęcie przeciwnika na wodach okalających polskie porty. Wynikała ona z życzeniowego podejścia do losów przyszłej wojny. Przeciwnik miał w jej ramach wejść na polskie wody, a wskutek tego znaleźć się na zaporze minowej, ponieść na niej straty, dobijany przez okręty podwodne w swoistym worku do którego miałyby wpasnąć. W planie tym bardzo ważne było współdziałanie tak naprawdę trzech elementów polskiego systemu obronnego. Obok zapory minowej, którą miał postawić *Gryf* wraz z okrętami minowymi, ważne było tu odpowiednie działanie załóg co najmniej dwóch okrętów podwodnych, tj. *Orla* i *Wilka*, a także artylerzystów z baterii cyplovej na Helu. W jakimś rozwinętym planie mogło właściwym okazać się użycie bojowe artylerii *Wichra* i *Gryfa*. Tyle tylko, że ćwiczeń, które pozwalałyby sprawdzić przygotowanie załóg do takiej operacji nigdy w dwudziestolecu międzywojennym nie przeprowadzono, a wiedza o działaniu ewentualnych pozycji minowo-artyleryjskich pochodziła z analizy doświadczeń pierwszej woj-

ny światowej, w tym zwłaszcza walk w rejonie Zatoki Fińskiej²⁰. To wszystko wskazuje na przypadkowość polskich działań. Duży polski stawiacz min *Gryf* pozostawał więc jednostką, co do której wykorzystania faktycznie brakowało racjonalnych koncepcji.

Dodatkowym problemem było to, że strona niemiecka nie tylko nie planowała wejścia dużymi zespołami floty na wody zatoki gdańskiej, ale po wypłynięciu do Gdańska *Schleswiga-Holsteina* i w efekcie operowaniu tego okrętu na wodach portu gdańskiego, jakiegokolwiek wprowadzanie kolejnych dużych niemieckich jednostek, do momentu neutralizacji zasadniczych sił polskiej floty nie miało już większego sensu. Wskutek tego polskie plany obrony wybrzeża od strony morza stawały się mało efektywne.

J. W. Dyskant dostrzega w planowanej zagrodzie minowej, którą miał postawić *Gryf* elementy ofensywne, wskazując na jej położenie poza wodami terytorialnymi państwa polskiego, a jednocześnie skorelowanej z zasięgiem baterii cyplovej, która miała ją chronić przed wytrałowaniem. Jednocześnie wskazuje, że miałyby ona chronić polskie wybrzeże przez atakami sił niemieckich z bazy w Pilawie, czyli jednak pełnić rolę defensywną²¹. To jest jednak problem szerszy. Odnosi się on bowiem w ogóle do oceny działań Polskiej Marynarki Wojennej w kampanii wrześniowej. Nad tymi ocenami nadal wiszą potrzeby ukazywania bohaterstwa, mę-

17. A. Komorowski, *Okręty szkolne...*, s. 45.

18. Pierwsza grupa zaokrętowanych podchorążych trafiła na pokład *Gryfa* wraz z oficerem kursowym kapitanem mar. Janem Tchórznickim, za A. Komorowskiego, *Okręty szkolne...*, s. 45.

19. Ewenementem zaś pozostawał fakt, że okręt do wybuchu wojny nie został włączony w żaden zespół floty polskiej. Nie należał ani do dyonu niszczycieli, ani dyonu minowców. Co ciekawe w tym naturalnym dla niego zespole pozostawały stare i mało przydatne kanonierki *General Haller* i *Komendant Piłsudski*, a nie nowoczesny stawiacz min. Drogi jaki poruszali się przywódcy polskiej floty wojennej pozostają w tym względzie całkowita zagadką.

20. Doskonale widać to analizując całość międzywojennego „Przeglądu Morskiego” na łamach którego analizowano całość tego typu operacji, a także działania w rejonie Dardaneli. Problem polegał na tym, że analizy te prowadził także przeciwnik. Strona niemiecka nigdy nie zakładała forsowania wód zatoki gdańskiej dużymi siłami nawodnymi, mało tego nie zakładała takiej konieczności także ze względu na skromne możliwości operacyjne całości polskiej floty wojennej, nawet tej pełnej, nie wiedząc jeszcze że trzy niszczyciele zostaną tuż przed wybuchem wojny odesłane do Wielkiej Brytanii. Analiza zawartości „Przeglądu Morskiego” patrz M. Franz, *Studia historyczno-wojskowe na łamach „Przeglądu Morskiego” w latach 1928-1939*, [w:] *Studia z dziejów polskiej historiografii wojskowej*, tom V, Poznań 2001, s. 89-112.

21. Patrz. J. W. Dyskant, *Polska Marynarka Wojenna w 1939 roku...*, s. 87.

stwa, wyjątkowości polskiego żołnierza. Jak można sądzić całkowicie zbyteczne. Otóż polskie przygotowania do wojny, w odniesieniu do planów użycia PMW były nie tylko nie adekwatne do losów przyszłej wojny, ale także anachroniczne wobec ówczesnego stanu wiedzy o wojnach morskich. Okręty podwodne, z natury o charakterze myśliwskim i ofensywnym planowano użyć jako jednostki defensywne, a zagrożenie minową postawić także ostrożnie w strefie własnych interesów. Nie podjęto żadnej koncepcji operacji ofensywnej. Dla żadnego z okrętów PMW nie zaplanowano działań ofensywnych. W efekcie pojawia się pytanie jaki sens miało wydatkowanie ogromnych środków na rozbudowę floty wojennej, jeśli jej użycie miało mieć tak symboliczny charakter?

Zastanawia także i to bardzo brak jakichkolwiek koncepcji dalszego użycia stawiacza min *Gryf* w planowanych działaniach wojennych, już po postawieniu tej zagrody minowej. Obok jego planowanego udziału w operacji „Rurka”, brak jest jakichkolwiek dalszych śladów, że Kierownictwo Marynarki Wojennej miało koncepcję jego użycia. Pozostawiając tak dużą jednostkę na wybrzeżu trzeba było zaplanować jej długofalowe użycie i wykorzystanie. Postawienie jednej zapory minowej, to chyba jednak zbyt mało, by uzasadnić pozostawienie *Gryfa* na wodach macierzystych. Jego ewentualna przydatność w dalszej fazie kampanii wojennej była bowiem osnuta poważną mgłą tajemnicy. Trudno się spodziewać, że nie dostrzeżono iż czasy gdy polskie lotnictwo morskie stanowiło realną siłę bojową i mogło zapewnić odpowiednią osłonę z powietrza flocie, bezpowrotnie minęły²². W efekcie tak duży okręt musiał stanowić oczywisty cel dla

lotnictwa przeciwnika. Nie podjęto jednak żadnych działań wzmacniających artylerię przeciwlotniczą czy to w porcie helskim, czy też na samej jednostce. Dodatkowo brakowało, jak wspomniano powyżej, koncepcji co ta jednostka ma robić po postawieniu zapory minowej w pierwszych dniach wojny²³.

Od 1 kwietnia 1939 roku okrętem dowodził komandor podporucznik Stefan Kwiatkowski, który na tej funkcji zastąpił komandora porucznika dyplomowanego Romana Stankiewicza²⁴. Nowy dowódca korzystając z przychylności władz PMW powołał intensywne szkolenia artyleryjskie i minowe załogi okrętu, dotąd dość zaniedbane jej szkolno-reprezentacyjnym charakterem. W efekcie udało mu się stworzyć zwarty zespół, a okręt realnie przygotować, na miarę swoich możliwości, do przyszłych działań wojennych. Dowódca ten cieszył się ogromnym szacunkiem swojej załogi. Kwiatkowski jako były oficer floty rosyjskiej z okresu Rosji carskiej służący na torpedowcach we Flocie Czarnomorskiej w toku pierwszej wojny światowej, doskonale zdawał sobie sprawę ile zależy od załogi, jak ważne jest by absolutnie wierzyła w swojego dowódcę, jak ważne jest by była doskonale wyszkolona, przygotowana na wszelkie możliwe ewentualne niebezpieczeństwa. W tym względzie pozostawał on absolutnie wierny zasadzie, że im więcej potu wylanego na ćwiczeniach w czasie pokoju, tym mniej krwi przelanej w boju, w czasie wojny. Trochę gorzej wyglądało to z jego zastępcą kapitanem Wiktorem Łomidze. Oficer ten nie miał wielkiego szacunku wśród załogi, a swoją służbę na okręcie jako oficer kontraktowy traktował jako kolejny szczebel kariery i to chyba wspieranej z zewnątrz²⁵. Niestety

jego zaangażowanie w szkolenie załogi miało charakter jedynie formalny.

Największy polski okręt wojenny, stawiacz min *Gryf* był jednostką, która nie bardzo nadawała się do współpracy z jakimkolwiek zespołem istniejącym w ramach Polskiej Marynarki Wojennej. W efekcie tego 1 sierpnia 1939 roku jednostka pozostawała w tzw. dyspozycji Dowódcy Floty, obok transportowca *Wilja* i żaglowego okrętu szkolnego *Iskra*²⁶. Był to efekt tego o czym wspomniane było już wcześniej, że jednostka ta była zbyt wolna by współpracować realnie z zespołem niszczycieli²⁷ i zbyt wielka by mogła znaleźć się w dywizjonie minowców. Był to efekt mało przemyślanych założeń tzw. Programu rozwojowego Floty „A” z 1931 roku. Zaplanowany w nim *Gryf* był bowiem efektem swoistej gigantomanii polskiego kierownictwa marynarki wojennej, a nie realnej oceny potrzeb floty. Nie dziwi więc, że część środowisk o tym okręcie mówiła, jako o „krążowniku minowym”, które to pojęcie, niczym nie uzasadnione, pokutuje w historiografii także i dziś.

W momencie wybuchu wojny okręt znajdował się w porcie w Gdyni²⁸. Na

22. Doskonale to widać w kolejnych pozycjach Andrzeja Olejki, patrz A. Olejko, *Zapomniane hydroplany. Nad Bałtykiem i Polesiem 1924-1937*, Piekary Śląskie 2008; Tegoż, *Francuskie wodnosamoloty w lotnictwie polskim 1926-1937*, Piekary Śląskie 2007; Tegoż, *Morski Dywizjon Lotniczy*, Pruszków 1992. Autor ten zamieścił także cykl artykułów w czasopiśmie „Nasze Morze” w 2009 roku poświęcony losom polskiego lotnictwa morskiego w dwudziestolecu międzywojennym.

23. Z. Golanek, *Stawiacz min ORP Gryf...*, s. 6.

24. A. Komorowski, *Okręty szkolne Polskiej Marynarki Wojennej 1920-1997...*, s. 46.

25. Dość powszechnie uważa się w historiografii, że kapitan marynarki Wiktor Łomidze posiadał silne wsparcie w Warszawie i jego kariera była mocno promowana. Szybko uzyskał dowództwo nad torpedowcem *Pomorzanie*, a później nagle objął stanowisko zastępcy dowódcy największego polskiego okrętu wojennego. Tak wysokiego stanowiska nie powierzano dotąd oficerom kontraktowym. Tuż przed wybuchem wojny miał 24 godzinną nieusprawiedliwioną nieobecność na okręcie, stanął do raportu przed dowódcą jednostki i poprosił o zwolnienie z okrętu. Komandor S. Kwiatkowski nie zdecydował się na taki krok, w efekcie kapitan Łomidze pozostał na pokładzie *Gryfa*, co miało niestety swoje konsekwencje w toku wojny.

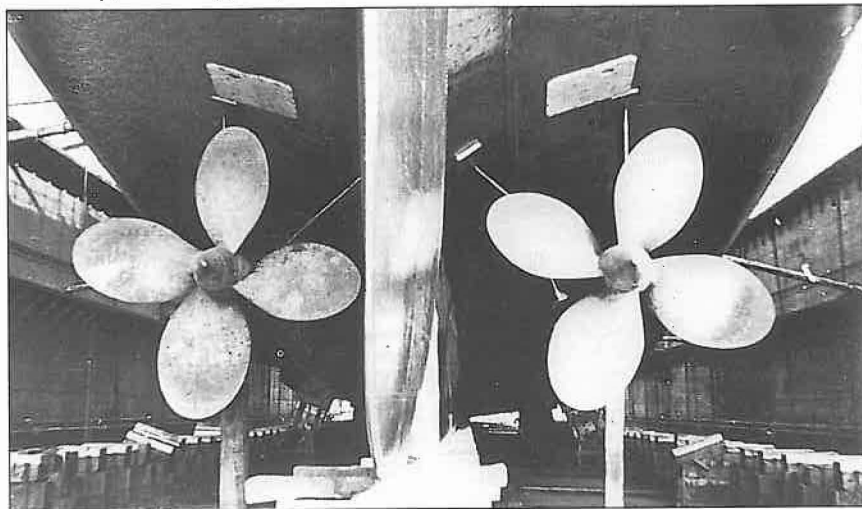
26. J. A. Bartelski, A. S. Bartleski, *Polska Marynarka Wojenna w przededniu wojny. Stan jednostek pływających w sierpniu 1939 roku*, [w:] „Morza. Statki i Okręty”, nr 9/2009, Warszawa 2009, s. 22.

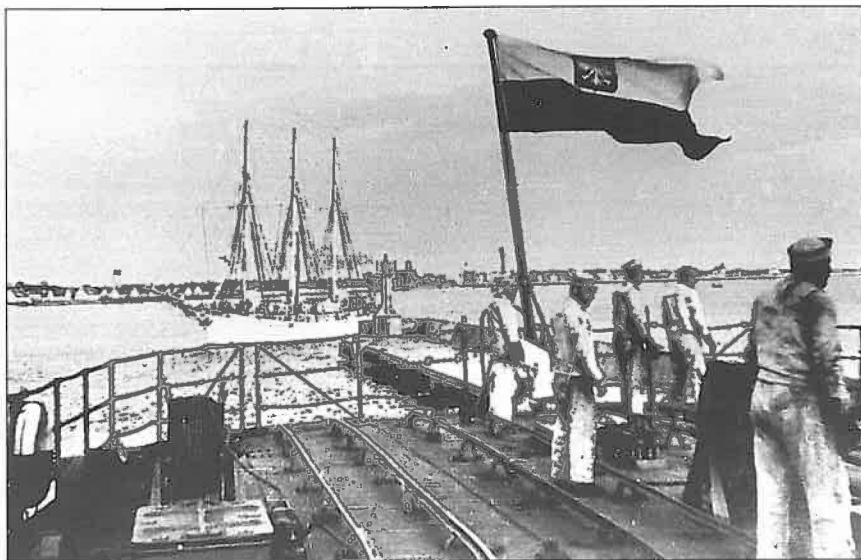
27. Różnica w szybkości sięgała 13-19 węzłów, co w realnym świecie konfliktu zbrojnego oznaczała przepaść!

28. Warto pamiętać, że Port Gdyniński odgrywał rolę głównej bazy PMW przed wybuchem wojny. Port na Helu miał jednak zadania pomocnicze w stosunku do Gdyni, a jego przygotowanie do wojny oscylowało raczej w stronę budowy tam rejonu umocnionego, patrz D. Nawrot, *Samotny półwysep w wojnie obronnej Polski 1939 r.*, [w:] *Półwysep helski. Historia orężem pisana*, pod red. A. Drzewieckiego i M. Kardasa, Gdynia – Hel – Jastarnia – Władysławowo – Puck 2009, s. 219-237.

Ciekawe ujęcie śrub napędowych wykonane w doku.

Fot. zbiory Przemysław Komender





Tym razem kadłubowych torów minowych. Fotografia wykonana na Helu, za rufą szkuner szkolny *Iskra*.
Fot. zbiory Przemysław Komender

okręcie już od marca znajdowała się amunicja bojowa, a załoga znajdowała się w stanie podwyższonej gotowości. Proces wchodzenia w stan bojowy polskich okrętów wojennych postępował od kwietnia 1939 roku, co można uznać za właściwe podejście władz marynarki wojennej. Wejście, a następnie przedłużenie się tzw. wizyty kurtuazyjnej szkolnego okrętu liniowego *Schleswig-Holstein* w Wolnym Mieście Gdańsk postawiło polskie okręty w dodatkowy stan gotowości. Ogłoszenie powszechnej mobilizacji tylko potwierdziło zagrożenie wybuchem wojny²⁹.

Rankiem 1 września okręt został, podobnie jak reszta polskiej floty, zaskoczony w bazie przez niemieckie samoloty, które stały się pierwszym sygnałem że

wybuchła wojna. Były to trzy niemieckie Heinkle, do których ogień otworzono z części polskich okrętów³⁰. Na *Gryfie* jedynie obserwowano ten przelot, podejmując niewielki ostrzał w jego końcowej fazie³¹. Załoga okrętu była jednak zaskoczona pojawieniem się niemieckich samolotów i nie miała jeszcze wytrenowanych automatycznych reakcji w takich sytuacjach. Dowódca podjął decyzję o natychmiastowym przygotowaniu okrętu do wyjścia z portu³². Okręt został wyprowadzony przed dowódcę bez holowników, notabene pierwszy raz w swojej historii i natychmiast skierowany w stronę Kuźnicznej Jamy, gdzie znajdowały się krypy minowe. Komandor Kwiatkowski chciał natychmiast pobrać na okręt miny, jego główną siłę bo-

jową, tak by jednostka była gotowa do wykonania swoich zadań bojowych. Co prawda kopertę z kryptonimem „Rurka” miał otworzyć dopiero na wyraźny rozkaz z dowództwa, ale nie mógł mieć wątpliwości jakie zadania wobec *Gryfa* mogą być postawione. Podjęcie min z kryp na pokład okrętu było operacją wymagającą czasu, a dodatkowo bardzo niebezpieczną wobec panowania w powietrzu niemieckiego lotnictwa. Zapewnienie jakiegokolwiek osłony lotniczej dla *Gryfa* w toku tej operacji nie było możliwe. Morski Dywizjon Lotniczy został rozbity już 1 września³³, a lotnictwo myśliwskie Armii „Pomorze” nigdy nie miało w zakresie swoich działań zapewnić osłony strefy Lądowej Obrony Wybrzeża³⁴. Na szczęście zakończyła się ona powodzeniem i na pokładzie okrętu znalazło się 300 min morskich³⁵. Wykrycie okrętu pod koniec tej operacji przez niemieckie lotnictwo było efektem jego usilnego poszukiwania przez wrogie samoloty. Przeciwnik chciał jak

29. W ramach tych wydarzeń, podjęto decyzję o realizacji planu „Peking”, oznaczającego odesłanie do portów Wielkiej Brytanii trzech polskich niszczycieli *Błyskawica*, *Grom* i *Burza*. Trudno zrozumieć dlaczego nie zdecydowano się na taki krok wobec ostatniego z polskich niszczycieli *Wichra* i stawiacza min *Gryfa*. Wobec przewagi niemieckiego lotnictwa, pozostawienie tych dwóch dużych jednostek w Gdyni oznaczało faktyczne skazanie ich na zatopienie. Jeśli więc już zdecydowano się część okrętów ratować, to należało być przy podejmowaniu takiej decyzji konsekwentnym. Realizowanie planu „Rurka” nie wydaje się tu być dostatecznym argumentem, a dodatkowo takową zaporę minową można było stawiać już po ogłoszeniu mobilizacji, a następnie ratować okręt, co do którego i tak brakowało planów jego wykorzystania jako pełnowartościowej jednostki bojowej.

30. E. Kosiarz, *Flota Białego Orła*, Gdańsk 1984, s. 55.

31. C. Rudzki, *Polskie okręty podwodne 1926-1969*, Warszawa 1985, s. 108.

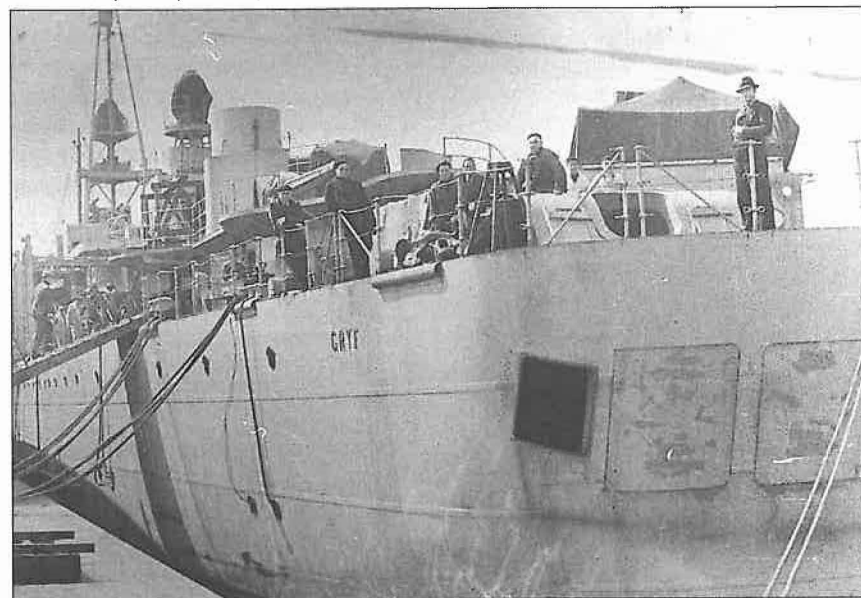
32. E. Kosiarz, *Obrona Gdyni 1939*, Warszawa 1976, s. 57.

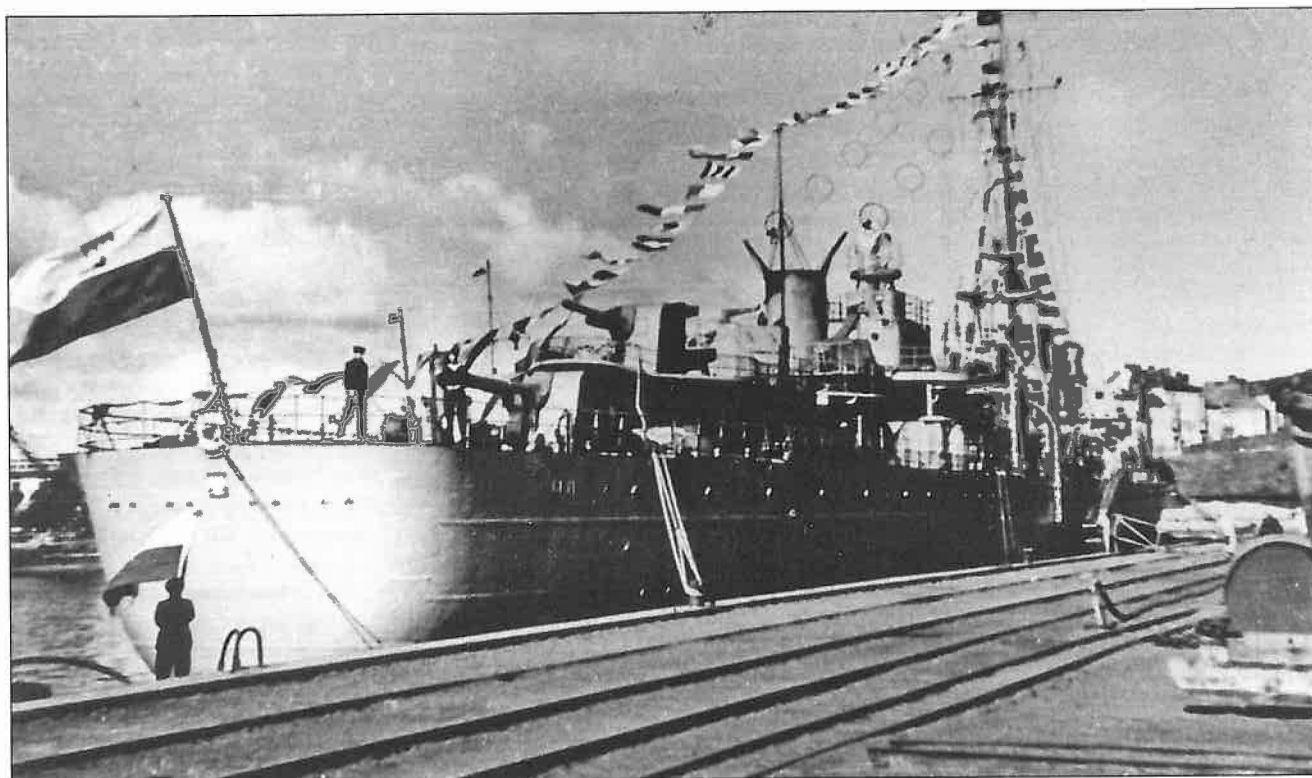
33. A. Olejko, *Morski Dywizjon Lotniczy*, Pruszków 1992, s. 34-38.

34. W ramach Armii „Pomorze” znalazły się 141 i 142 eskadry myśliwskie z III/4 Dywizjonu Myśliwskiego, dowodzonego przez kapitana pilota Floriana Laskowskiego, zarys ich działań patrz J. Pawlak, *Polskie eskadry w Wojnie Obronnej 1939*, Warszawa 1982, s. 66-77. Posiadając łącznie 22 samoloty PZL P-11C nie były one w stanie zapewnić nawet bezpiecznego nieba nad wojskami Armii „Pomorze”, a co dopiero podjąć działania w rejonie polskiego wybrzeża. Marność możliwości działań tego zespołu myśliwców doskonale oddają wspomnienia Stanisława Skalskiego, walczącego w składzie 142 eskadry myśliwskiej, patrz S. Skalski, *Czarne Krzyże nad Polską*, Warszawa 1957.

35. Pod koniec operacji przyjmowania min na pokład okrętu, stał się on obiektem ataku niemieckich bombowców nurkujących Junkers Ju 87 Stuka, na szczęście nie zakończonych powodzeniem. *Gryf* co prawda przez niektórych szumnie nazywany był krążownikiem minowym, jednak jego pokład był kompletnie nie opancerzony i wystarczyłaby jedna celna seria z działek lotniczych i okręt wyładowany minami wyleciałby w powietrze. Nie potrzebna była nawet bomba lotnicza.

Fotografia wykonana w trakcie prac wyposażeniowych. Uwagę zwracają widoczne dwie (z czterech) rufowych kłap minowych.
Fot. zbiory Przemysław Komender





Gryf w Gdyni krótko przed wybuchem wojny.

Fot. zbiory Przemysław Komender

najszybciej wyeliminować największe polskie okręty. Obok niszczycieli i okrętów podwodnych, których obawiano się szczególnie, *Gryf* jako największa polska jednostka jak magnes ściągała zainteresowanie niemieckich pilotów.

Okręt w pierwszych godzinach wojny działał więc wedle ustalonego schematu i to pomimo braku jakichkolwiek w tym czasie decyzji dowództwa floty. Dopiero po kilku godzinach pojawił się „Wykonać rozkaz *Rurka*”. Dla *Gryfa* rozpoczął się najważniejszy moment w jego służbie. Po odprawie zarządzanej przez komandora S. Kwiatkowskiego, dowódca powiadomił oficerów o czekającym ich zadaniu i nakazał pełną mobilizację. Po załadunku min i zakończonej odprawie, okręt w szyku osłonowym stworzonym przez niszczyciel *Wicher*, trałowce *Czapla*, *Mewa*, *Jaskółka*, *Rybitwa*, *Czajka*, *Żuraw* oraz kanonierki *Komendant Piłsudski* i *Generał Haller* skierował się do portu na Helu. To właśnie z niego cały zespół miał wyjść by realizować plan postawienia zapory minowej.

Tak duże zgrupowanie polskich okrętów nie uszło uwadze strony niemieckiej. Po wykryciu koncentracji polskich okrętów, niemieckie dowództwo postanowiło skierować przeciwko polskiemu zespołowi floty doborową jednostkę lotniczą, czyli dywizjon 1 szkolnego pułku lotniczego bombowców nurkujących spod Słupska³⁶. W efekcie tego doszło

do pierwszej bitwy powietrzno-morskiej drugiej wojny światowej. W toku tego starcia polskie okręty, w tym i stawiacz min *Gryf* całkowicie pozbawione osłony z powietrza zdołały odeprzeć atak 33 niemieckich bombowców³⁷. Żadna z bomb nie trafiła w okręt, ale nieodległe detonacje doprowadziły do uszkodzeń, a zwłaszcza do strat wśród ludzi. Najpoważniejszą z nich było śmiertelne zranienie dowódcy okrętu komandora S. Kwiatkowskiego³⁸. Jego śmierć okazała się najbardziej dramatycznym momentem³⁹. Sama bitwa trwała kilka minut, ale jej skutki okazały się bardzo doniosłe.

Wobec śmierci dowódcy jego stanowisko przejął tymczasowo kapitan W. Łomidze. Oficer ten okazał się być człowiekiem całkowicie nieprzygotowanym do pełnienia takiego stanowiska, a w obliczu dopiero co zakończonej bitwy powietrzno-morskiej całkowicie załamał się w nim duch walki. Jego pierwszą decyzją stało się wyrzucenie za burtę nie uzbrojonych min morskich, a więc usunięcie z okrętu jego głównego uzbrojenia, tylko po to by zmniejszyć ryzyko jego zniszczenia wobec możliwości kolejnego nalotu niemieckich samolotów⁴⁰. Decyzja ta ocierała się wręcz o sabotaż. Kapitan Łomidze nie tylko nie skonsultował z nikim podjętej przez siebie decyzji. Tymczasem powinien ją skonsultować co najmniej z dowódcą

niszczyciela *Wicher* komandorem Stefan de Waldenem, wtedy faktycznym dowódcą zespołu. O podjętej decyzji nie powiadomił ani jego, ani Dowództwa Floty. Należy pamiętać, że PMW nie posiadała żadnego dalszego zapasu min morskich, a więc wyrzucając za burtę te znajdujące się na pokładzie *Gryfa*, faktycznie Łomidze uniemożliwiał realizację planu „*Rurka*” i rozbijał okręt którym przyszło mu nagle i na chwilę dowodzić.

Decyzja o wyrzuceniu nie uzbrojonych min morskich była nie tylko błędem. Pozostaje ona dowodem, że część kadry PMW nie dorosła do wydarzeń wojennych. Kapitan Łomidze podjął tę decyzję pomimo oporów oficera broni podwodnej *Gryfa*, odpowiedzialnego za uzbrojenie minowe, oraz monitów ze strony dowódcy niszczyciela *Wicher*,

36. E. Kosiarz, *Obrona Helu 1939*, Warszawa 1979, s. 59.

37. W toku bitwy szczególnie dla osłony *Gryfa* zasłużył się niszczyciel *Wicher*, który idąc w odległości około 1000 metrów od siebie prowadził żwawy ogień swojej broni przeciwlotniczej dążąc do osłony największej jednostki polskiej floty wojennej, za J. Pertek, *Niszczyciele „Wicher” i „Burza”*, Gdańsk 1971, s. 21.

38. Łącznie w rejonie okrętu wybuchło 30 bomb, z tego jedna w odległości około 15-20 metrów, E. Kosiarz, *Polacy na morzach 1939-1945*, Warszawa 1969, s. 23.

39. Dokładny opis tej bitwy powietrzno-morskiej patrz J. Pertek, *Wielkie dni małej floty*, Poznań 1987, s. 67-71.

40. M. Borowiak, *ORP Gryf...*, s. 41.

którego nie powiadomiono, że sama operacja „Rurka” zostaje *de facto* odwołana. W efekcie niszczyciel *Wicher* wyszedł na zaplanowaną w operacji „Rurka” pozycję osłonową. Jego dowódca nie wiedział, że pozostaje tam samotny, że żadna operacja nie jest prowadzona. Wskutek tego nie użył broni torpedowej wobec dwukrotnie pojawiających się w jego zasięgu dużych niemieckich jednostek, prawdopodobnie niszczycieli. W tym kontekście decyzja kapitana W. Łomidze nabiera jeszcze bardziej skandalicznego charakteru i to nie tylko jego decyzja, ale także brak jakiejkolwiek odpowiedzialności w obliczu trwających działań wojennych.

Sam stawiacz min *Gryf* został po wyrzuceniu całosci zapasu min bojowych wprowadzony do portu na Helu⁴¹. Wtedy z okrętu zdjęto rannych i podjęto także działania mające doprowadzić do usunięcia niewielkich uszkodzeń, jakie okręt odniósł w czasie bitwy. Okręt został dokowany, głównie ze względu na konieczność dokonania napraw steru uszkodzonego w toku bitwy na wodach Zatoki Gdańskiej. Uszkodzenia nie były jednak poważne i ich naprawa nawet w warunkach trwającego konfliktu zbrojnego nie powinna stanowić większego problemu.

W tym czasie kapitan W. Łomidze został zdjęty z okrętu, ale pomimo zaistniałej sytuacji i podjętych przez niego decyzji, nie poniósł większych konsekwencji. Nowym dowódcą okrętu został z rozkazu kontradmirała Józefa Unrun-ga komandor porucznik Stanisław Hryniewicki, w tym czasie pozostający w Jastarni bez przydziału okrętowego.

Nowy dowódca nie miał wielkiej okazji do wykorzystania możliwości bojowych *Gryfa*. Dowództwo Floty podjęło 2 września decyzję o przekształceniu *Wichra* i *Gryfa* w pływające baterie artyleryjskie⁴². Podstawą tej decyzji miała być chęć ochrony okrętów przed zatopieniem ich na otwartych wodach, a w efekcie tego możliwych, znaczących strat wśród załóg obu jednostek. Przyjmując taką interpretację za prawdziwą, pozostaje powrócić do pytania o sensowność pozostawienia obu jednostek na polskim wybrzeżu w obliczu groźby wojny, ich przydatność bardzo szybko okazała się fikcyjna. Nie wykonały one żadnego z planowanych zadań, nie stanowiły też dla strony niemieckiej żadnego realnego zagrożenia. Pozostaje więc wielkie pytanie, po co pozostawiono je na wybrzeżu?

W efekcie podjętych decyzji, dowódcom okrętów nakazano wygaszenie kotłów na jednostkach i zmniejszenie załóg do koniecznego minimum, obejmującego głównie obsługę artyleryjską. Oznaczało to faktyczne okaleczenie obu okrętów. Ich wrześniowa kariera bojowa została w skutek tych decyzji poważnie ograniczona. W takich warunkach *Gryf* przeżył niemiecki nalot na port na Helu około godziny 18:00. Pomimo użycia dużych niemieckich sił żadna z bomb nie trafiła w unieruchomionego *Gryfa*. Obsługa dział przeciwlotniczych podjęła walkę z niemieckimi samolotami, ale nie odniosła sukcesu. Noc minęła spokojnie. Nadchodził 3 września, jak się miało okazać ostatni w dziejach opisywanego okrętu.

Rankiem 3 września okazało się, że strona niemiecka postanowiła skierować w rejon półwyspu helskiego dwa niszczyciele typu „Leberecht Maass”, by sprawdziły one zdolność bojową polskiej obrony po poprzednim dniu, a zwłaszcza po intensywnych bombardowaniach. Okręty niemieckie podchodzące na trawers Helu zostały szybko i sprawnie wykryte oraz rozpoznane na polskich okrętach.

Natychmiast został zarządzony alarm bojowy na *Wichrze* i na *Gryfie*. Jako pierwszy otworzył ogień *Gryf* biorąc na cel pierwszy w szyku okręt niemiecki. Polskie salwy szybko uzyskały nakrycie, a dodatkowo wsparła je bateria cypłowa im. Heliodora Laskowskiego złożona z 4 dział kalibru 152,4 mm, której strona niemiecka obawiała się najbardziej. To właśnie otwarcie przez nią ognia, oraz celność polskich dział z obu okrętów, spowodowały że niemieckie niszczyciele położyły zasłonę dymną i wycofały się z pola ostrzału. Najprawdopodobniej jeden z nich został uszkodzony. W toku wymiany ognia *Gryf* otrzymał trafienie w lewoburtową baterię dział przeciwlotniczych 40 mm Boforsa. Uszkodzeniu w wyniku przebicia kadłuba uległa także lewoburtowa maszyna, a pożar objął także dziobowe pomieszczenia okrętu⁴³. Nie udało się uniknąć ofiar, osób zabitych i rannych. Pojedynek artyleryjski pomiędzy polskimi i niemieckimi okrętami był krótkotrwały, ale przyniósł kolejne uszkodzenia na stawiaczu min. Wygaszenie na nim kotłów i pozbawienie jednostki możliwości manewrowania, nawet w ograniczonym zakresie, było błędem.

Pomimo utraty możliwości manewrowania, załoga *Gryfa* okazała się dobrze przygotowana. Jej wyszkolenie, w du-

żym stopniu będące efektem wytrwałości komandora S. Kwiatkowskiego okazało się stać na wysokim poziomie. W decydującym momencie oficerowie i marynarze zdali ten jeden z najtrudniejszych egzaminów. Egzamin w boju.

Niestety radość ze zwycięskiego przecięcia boju nie trwała długo. Okręt pozbawiony możliwości wyjścia z portu, stawał się w toku drugiej wojny światowej łatwym celem dla lotnictwa przeciwnika. Wiedzieli o tym i Niemcy i dowódcy obu unieruchomionych okrętów. Sygnał alarmu przeciwlotniczego, który obiegił port w Helu około godziny 10:00, oznaczał tylko i wyłącznie śmiertelne niebezpieczeństwo dla *Gryfa*. Pomimo zagrożenia, tym razem polskie okręty nie poniosły strat.

Ten nalot okazał się tylko wstępem do właściwego uderzenia, które nastąpiło około godziny 14:00. Tym razem pomimo ognia artylerii przeciwlotniczej z okrętów i stanowisk nadbrzeżnych, pomimo wysiłków załogi okręt otrzymał trafienie bombą w części dziobowej, przed nadbudówkami. Wybuchł w efekcie tego pożar, pojawiły się ofiary wśród załogi. Walka ze zniszczeniami nie była łatwa, także wobec niepełnych stanów załogi okrętu. Nie udało się dokonać żadnych poważniejszych napraw, a po godzinie nadleciała nad helski port kolejna grupa niemieckich bombowców. Tym razem skupiła się ona na *Wichrze*, który tego ataku nie przetrwał. W wyniku trafienia bombami kładzie się on na burtę i tonie w porcie. Kolejny nalot skupiał się już tylko na *Gryfie*, a ten był uszkodzony i w efekcie tego osamotniony. Okręt pomimo postawionej zapory ogniowej zostaje trafiony, a wskutek tego zostaje skazany na klęskę. W efekcie trafień wybucha pożar, który trawi okręt. Wskutek zniszczeń, pogłębianych przez ogień zawodzi elektryka. Konsekwencją staje się fakt, że przestają działać pompy. Szansa na uratowanie jednostki staje się minimalna. Okręt powoli pogrążył się w wodach portu helskiego⁴⁴. Dowódcy pozostaje wydanie rozkazu opuszczenia okrętu. Stawiacz min *Gryf*, największa jednost-

41. Klęska planu „Rurka” oznaczała, że jedyne zapory minowe postawiły ostatecznie polskie okręty podwodne *Wilk*, *Rys* i *Żbik*, C. Rudzki, *Polskie okręty podwodne...*, s. 119-122.

42. E. Kosiarsz, *Obrona Kępy Oksywskiej 1939*, Warszawa 1973, s. 30-31.

43. Dokładnie okręt otrzymał dwa trafienia pociskami 120 mm, które wywołały spore zniszczenia. Jest to kolejny dowód, że był to tylko stawiacz min, a nie żaden krążownik minowy, E. Kosiarsz, *Flota białego orla...*, s. 68.

44. E. Kosiarsz, *Flota białego orla...*, s. 72-73.

ka Polskiej Marynarki Wojennej zatonał prawie równą stępką. Fakt w jaki sposób zatonał *Gryf* później umożliwiło zdjęcie z niego baterii dział głównych i podjęcie próby wykorzystania ich dla potrzeb wzmocnienia obrony Rejonu Umocnionego Hel. Miały one stanowić element nowej baterii, a tym samym uzupełnienia systemu obrony przeciwdesantowej na półwyspie.

Wrześniowa historia stawiacza min *Gryf*, największego i najbardziej kontrowersyjnego okrętu przedwojennej Polskiej Marynarki Wojennej trwała niespełna trzy dni. W ich toku nie wykorzystano jego planowanego i zamówionego potencjału bojowego. Okręt nie postawił żadnej zapory minowej, ba nie postawił ani jednej miny morskiej! Jego artyleria co prawda przyczyniła się do sukcesu w pojedynku z niemieckimi niszczycielami, ale nie była w nim decydującym elementem. Zadania szkolne i reprezentacyjne w toku wojny w ogóle przestały odgrywać jakąkolwiek rolę⁴⁵.

Pozostaje więc próba udzielenia odpowiedzi na pytanie o sensowność zamówienia, sfinansowania budowy a następnie wprowadzenia do służby okrętu, który w toku realnych działań okazał się tak mało przydatny. Jest to może bardziej pytanie o realność planów Kierownictwa Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej zarysowanych na wypadek wybuchu wojny. To

nie jest wbrew pozorom pytanie o *Gryfa*, który choć stał się bohaterem tego szkicu, to jednak pozostaje bardziej argumentem dla ogólniejszych konkluzji. A te są bardzo niepomysłne. Bowiem albo źle planowano rozwój polskiej floty wojennej i źle wydawano pieniądze na jej rozbudowę, a tychże zawsze brakowało, albo oddano flotę w ręce ludzi niekompetentnych, którzy nie potrafili myśleć nowocześnie, ofensywnie i niekonwencjonalnie.

Marynarka Wojenna nie była najważniejszym z segmentów przedwojennej armii polskiej. Nie przeznaczano na jej rozwój największych pieniędzy. Nie stanowiła swoistego oczka w głowie ani dla marszałka Józefa Piłsudskiego, ani jego następcy marszałka Edwarda Rydza-Śmigłego. Nie uważano jej za niezbędny element obrony państwa polskiego. Jej powolny rozwój zawsze uwarunkowany był kwestiami prezentowania bandery na morzach i oceanach świata, budowania prestiżu państwa polskiego, i to zarówno w regionie Morza Bałtyckiego, ale i także poza nim. Budowane okręty były oczywiście nowoczesne, przydatne, tworzyły wartościowe zespoły bojowe. Pozostaje jednak tajemnicą ówczesnych decydentów w oparciu o jaką koncepcję jej użycia była ona tworzona. W literaturze, w ostatnich latach pojawiła się wizja, że cały rozwój PMW był podporządkowany koncep-

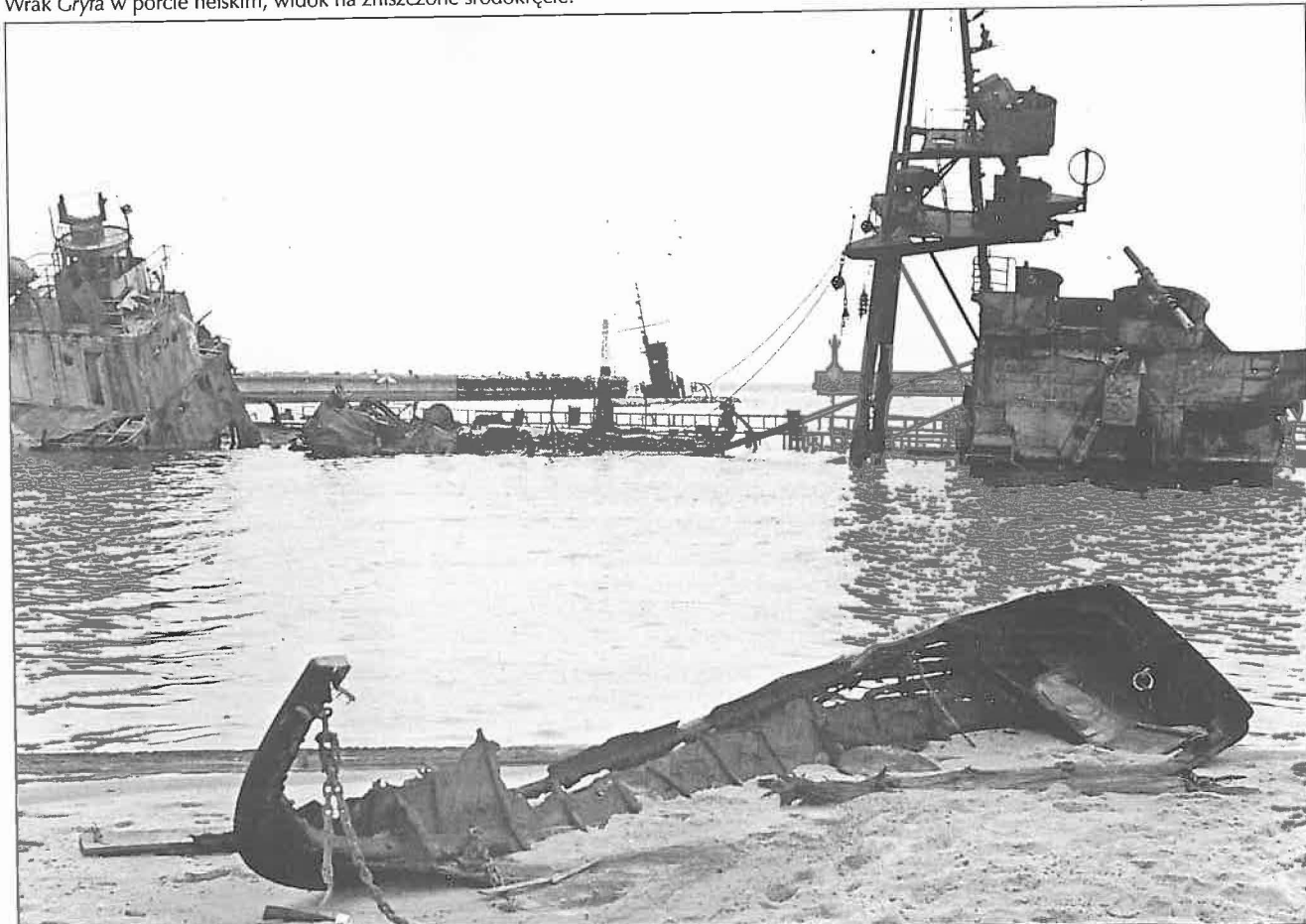
cji kolejnej, wedle władz nieuniknionej, wojny z państwem sowieckim. Nie dość, że takowa koncepcja pozostaje dość wątpliwa, to dodatkowo kompletnie nie wyjaśniała by ona zakupów kolejnych okrętów dokonywanych przez państwo polskie. Ani kupione niszczyciele, w obu seriach, ani sam stawiacz min *Gryf* nie mogły być realnym zagrożeniem dla floty radzieckiej, opartej o dużo większe i groźniejsze jednostki. Pozyskane zaś polskie okręty podwodne, niewątpliwie najgroźniejszy składnik bojowy PMW, mogły zostać użyte i wobec strony radzieckiej i strony niemieckiej. Oczywiście musiało to zostać zaplanowane, co jak widać w planach koncepcji operacji „Worek” nie miało miejsca. Można nawet postawić tezę, że w dwudziestolecie międzywojennym nie wypracowano żadnej spójnej koncepcji użycia Polskiej Marynarki Wojennej dla obrony polskiego wybrzeża i wobec możliwego ewentualnego agresora.

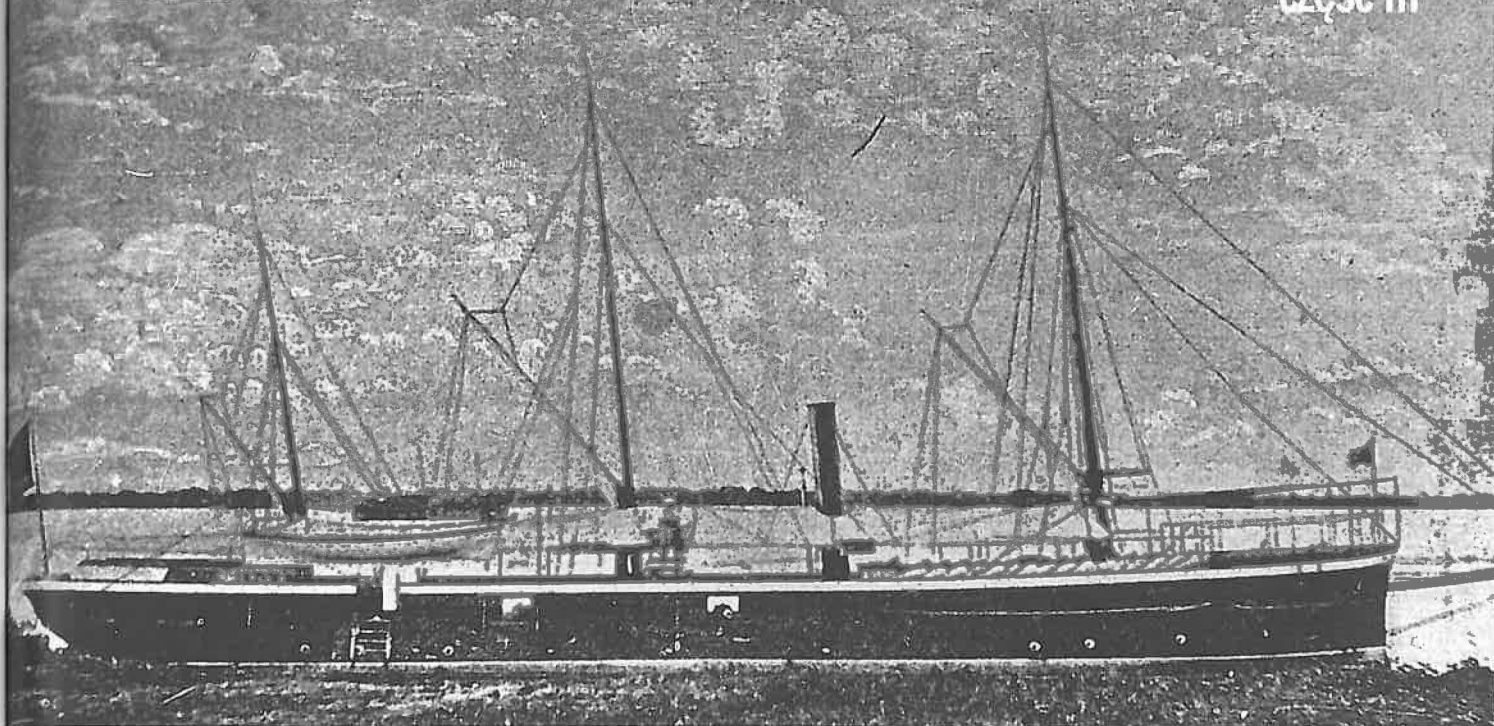
Najgorsze jednak pozostaje to, że te pytania i postawione tezy po 70 latach od tamtych wydarzeń nadal pozostają aktualne i nie opisują tylko przeszłości. ●

45. Pytanie o realność polskich koncepcji użycia floty wojennej, a stan polskiej myśli wojskowej na morskim teatrze działań wojennych podejmowano niejednokrotnie, najpełniej starał się to ukazać B. Zalewski, *Polska morska myśl wojskowa 1918-1989*, Toruń 2001.

Wrak *Gryfa* w porcie helskim, widok na zniszczone śródkręcie.

Fot. zbiory Reinhard Kramer



Włoski *Confienza* był jednym z pierwszych okrętów zakupionych przez Paragwaj.

Fot. zbiory Hartmut Ehlers

Marynarka Wojenna Paragwaju

Okręty Drugiej Marynarki Wojennej

Niniejszy rozdział nie zawiera kompletnej listy wszystkich okrętów i innych jednostek pływających będących na stanie Drugiej Marynarki Wojennej Paragwaju. Ich kompletne zestawienie jest niemal niemożliwe ponieważ na przestrzeni ostatnich stu lat wiele akt i innych dokumentów po prostu „zniknęło”. Paragraf 5.1 opisuje wybrane jednostki główne z maksymalnie możliwą ilością informacji technicznych oraz dotyczących ich działalności operacyjnej. W paragrafie 5.2 opisano wszystkie pozostałe jednostki, przy czym informacje o nich rozciągają się od pełnych danych technicznych do jedynie marginalnych lub nawet jedynie nazwy. Dane pochodzą z akt paragwajskiej marynarki wojennej, a kilka z innych pewnych źródeł. Nie wykorzystywano danych z ogólnie dostępnych publikacji dotyczących marynarek wojennych.

Cyfry, przytoczone w tekście albo po nazwach okrętów są tzw. numerami klasyfikacyjnymi [*números de clasificación*] wprowadzonymi przez Marynarkę Wojenną Paragwaju pod koniec lat sześćdziesiątych dla celów administracyjnych. System takiej numeracji identyfikował okręty oraz inne jednostki pływające zgodnie z ich typami oraz kolejnością wprowadzenia do służby.

5.1 Szczegółowy opis wybranych okrętów

PIRAPÓ – trójmasztowa kanonierka śrubowa

Okręt rozpoczął służbę jako kanonierka drugiej klasy *Confienza*¹ pod flagą Królewskiej Marynarki Wojennej Sardynii. Jego stępkę położono w 1859 roku w stoczni Foce w Genui, a wodowano w dniu 31 marca 1860 roku. Jednostka osiągnęła gotowość operacyjną w dniu 22 stycznia 1861 roku, dwa dni wcześniej dołączywszy do akcji pod oblężoną twierdzą Gaeta do jednostek unii walczących pod dowództwem Cavoura i Garibaldiego o zjednoczenie Włoch. Miasto było ostatnim bastionem Królestwa Neapolu i Sycylii rządzonego przez króla Francesco II, który opowiadał się przeciwko zjednoczeniu Włoch. Podczas tej akcji *Confienza* podszedł na odległość zaledwie 200 m od broniących Gaeta's baterii artyleryjskich odnosząc poważne uszkodzenia włącznie z rozszczelnieniem rurociągu parowego, trafieniem w podwodną część dziobu, wygięciem pokładu głównego, eksplozją działa oraz zniszczenia żurawików łodziowych. Szczęśliwie, tylko jeden członek załogi okrętu zginął, a dwóch odniosło rany.

1. Okręt bliźniaczy *Vinzaglio* został skreślony już w 1869 roku i przekształcony w zbiornikowiec wodny.

Pirapó – dane techniczne

Wyporność:	normalna 262 t, pełna 296 t
Wymiary:	długość 34,2 m mpp; szerokość 6,7 m; zanurzenie 2,1 m
Maszyny główne:	tłokowa maszyna parowa produkcji Penn & Sons, w Londynie; 60 KM (44 kW), kocioł, jedna śruba
Prędkość:	7-8 węzłów
Załoga:	63
Uzbrojenie:	4 działa 30-funtowe (w służbie włoskiej)

Na początku 1861 roku kanonierka ze względu na uszkodzenia została wybrana do pełnienia roli pływającej bomby, za pomocą której zamierzano zniszczyć mury twierdzy Gaeta. Dowódca okrętu

Simone Pacoret di Saint Bon został odpowiedzialnym za przystosowanie jednostki do tego celu. Wnętrze jej kadłuba obudowano ceglami dla zabezpieczenia przeciwko trafieniom nieprzyjacielskiej artylerii wypełniając je ponad 50 000 kg czarnego prochu oraz montując zapalnik z 15-minutową zwłoką. Akcję anulowano jednak po kapitulacji wrogiego państwa, które w dniu 18 lutego 1861 roku zostało włączone do nowego królestwa Włoch. Za swoje zasługi w walkach o Gaeta Saint Bon został odznaczony Krzyżem Orderu Wojskowego Savoia².

Confienza oficjalnie stała się jednostką floty Włoch 17 Marca 1861 roku – w dniu, w którym powołano włoską marynarkę wojenną. Okręt został zmodernizowany w Anconie i ponownie wodowany w dniu 10 października 1863 roku. Podczas wojny z Austrią 1866 roku kanonierka w dniu 18 lipca pokonała wejście San Giorgio wchodząc do portu na wyspie Lissa. Następnie próbowała przerwać kablówkę połączenie telegraficzne wyspy Lesina z lądem stałym i w dniu 19 lipca zaokrętowała żołnierzy oraz marynarzy z innych okrętów aby wysadzić ich na brzegu koło Val Novaposta na wyspie Lissa. W dniu 20 lipca *Confienza* wchodził w skład tzw. „Drewnianej Eskadry”, uczestniczącej w słynnej Bitwie pod Lissą z flotą Austriacką. Kanonierka jednak nie uczestniczyła w akcji.

W lutym 1871 roku okręt został przeholowany z Neapolu do Montevideo przez korwetę parową *Caracciolo*³. Jednostka weszła w skład włoskiego „Dywizjonu Marynarki La Plata”, która pełniła funkcje reprezentacyjne oraz wykonywała zadania hydrograficzne na wodach River Plate bazując głównie w Montevideo. W styczniu 1876 roku okręt został wyslipowany w Colonia, a po wykonaniu remontu wodowano go ponownie w marcu. Po eksplozji argentyńskiego okrętu-magazynu *Fulminante* zacumowanego koło San Fernando w Río Luján, która miała miejsce w dniu 4 października 1877 roku, *Confienza* zapewniała pomoc medyczną. Podczas politycznych zamieszek w ar-

gentyńskich prowincjach Santa Fe i Corrientes w listopadzie 1877 roku kanonierka zapewniała wsparcie znajdującym się tam włoskim obywatelom przyjmując w styczniu następnego roku na pokład kilkunastu uciekinierów politycznych. Ze względu na brak możliwości remontowania, we wrześniu 1879 roku okręt został wycofany ze służby, a później sprzedany Paragwajowi za kwotę nieco ponad 25 000 Peso. W konsekwencji, w dniu 28 marca 1880 roku skreślono go z listy floty włoskiej.

Kanonierka przybyła do Asunción w dniu 25 listopada 1881 roku otrzymując dekretem z dnia 9 stycznia 1882 roku nazwę *Pirapó*. Dowódcą okrętu został Capitán de Fragata Domingo Antonio Ortíz, weteran wojny 1864-70 oraz dowódca *Yporá* w bitwie pod Riachuelo. Autorowi nie udało się znaleźć żadnych informacji dotyczących działalności jednostki od maja 1888 roku (patrz rozdział 3) i jego ostateczne losy pozostają nie znane.

TACUARÍ – kanonierka [Cañonero]; pierwotnie jacht parowy.

Okręt został zbudowany w 1907 roku przez stocznie T. & J. Hosking, w Irlandii jako stalowokadłubowy jacht *Clover*⁴. Na początku listopada 1911 roku jednostka przybyła do Paragwaju wraz z kanonierką *Constitución* oraz transportowcem *General Díaz*. Te trzy były statki pasażerskie zostały nabyte na początku 1911 roku w Europie aby wspierać wysiłki zmierzające do pokonania reżimu Jara (patrz paragraf 3). Okręt został wcielony do paragwajskiej marynarki wojennej w grudniu tego roku jako *Adolfo Riquelme*, nazwany tak na cześć polityka zamordowanego w Rosario w marcu 1911 roku podczas rewolty przeciwko reżimowi Jara.

Następnie jednostka służyła jako okręt szkolny. Jako kanonierka weszła do akcji po stronie lojalistów podczas wojny do-

2. Awansowany później do stopnia admirała Saint Bon został włoskim ministrem wojny.

3. *Eks-Brillante*; 1661 t wyporności pełnej, 64,3 m długości, zbudowany w Ca-stellamare, położenie stępki w 1865 r; wodowany w 1869 r; w służbie w 1870 r, skreślony w 1907 r.

4. Współczesne publikacje dotyczące marynarki wojennej podają kadłub drewniany jednak jednostka zawsze była stalowokadłubowa.

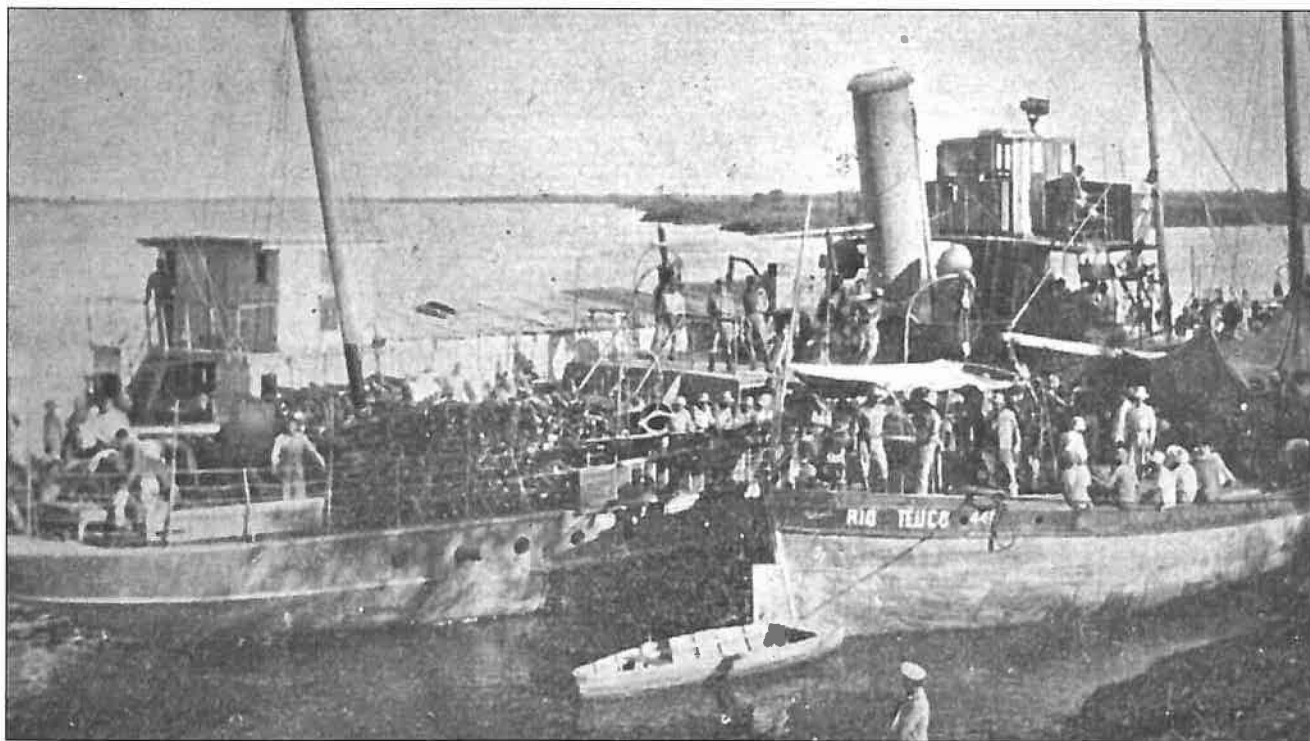
Tacuari – dane techniczne

Wyporność:	lekka ~260 t, normalna ~310 t, ma. ~360 t jako kanonierka*; maks. 400 t jako transportowiec
Wymiary:	długość: 39,38 m mpp; 41,00 m całk.; szerokość 7,32 m (7,63 m maks.); wysokość boczna 3,25 m; zanurzenie 1,5 m przy wyp. lek.; 1,68 m przy wyp. norm.; 1,83 m maks. jako kanonierka; 2,40 m maks. jako transportowiec
Maszyny główne:	po zbudowaniu: 2 zblokowane pionowe maszyny parowe, 250 iKM (187 kW), 2 kotły Yarrow, 2 wały śrubowe; zapas węgla mks. 40 t, podczas wojny o Chaco opalany drewnem; ostatecznie jako transportowiec: dwa 4-suwowe 6-cyl. silniki wysokoprężne MaK MSu 36, każdy po 136 kW (185 KM) przy 375 obr/min., 2 śruby
Prędkość:	10 w, mks. 13 w (napęd parowy)
Elektrownia:	po zbudowaniu: 2 wysokoprężne zespoły prądotwórcze Deutz, każdy po 30 kVA, 230 V prądu przemiennego; jako transportowiec: wysokoprężny zespół prądotwórczy Deutz 4.5 kVA, 220 V, 15 A prądu przemiennego
Załoga:	74 (12 oficerów, 62 podoficerów i marynarzy) w 1915 roku 48 (10 oficerów, 38 podoficerów i marynarzy) jako okręt szkolny w 1922 roku 55 (7 oficerów, 48 podoficerów i marynarzy) w 1926 roku
Uzbrojenie:	2-76 mm Vickers, 2-57 mm Hotchkiss, 2-37 mm (2pdr) Maxim w 1926**; 2-76 mm Vickers, 2-63,5 mm Armstrong (2½in), 2-37 mm (2pdr) Maxim w 1929***; 2-76 mm Vickers, 2-37 mm (2pdr) Maxim, 2 km-y w latach 1932-35; jako transportowiec – bez uzbrojenia

* Wyporność 270 ts, zanurzenie maks. 1,68 m – zgodnie z Raportem Nr 201 z 26.07.1929 r. amerykańskiego Attaché Marynarki; Wyporność 420 ts, zanurzenie 1,52 m – zgodnie z Raportem Nr 231 z 05.08.1926 r. amerykańskiego G-2 oraz Raportem Nr 595 z 18.12.1926 r. amerykańskiego Attaché Marynarki; Jane's 1939 podaje jednak 150 ts przy zanurzeniu 1,83 m. Autor, jako praktykujący inżynier okrętowiec dokonał próby wyprowadzenia przedstawionych wielkości liczbowych na podstawie danych pochodzących z najbardziej wartościowych źródeł, jako najbardziej zbliżonych dla jednostki tej klasy na podstawie aktualnych linii i parametrów hydrostatycznych.

** Zgodnie z Raportem Nr 231 z 05.08.1926 r. amerykańskiego G-2.

*** Zgodnie z Raportem Nr 201 z 26.07.1929 r. amerykańskiego Attaché Marynarki.



Kanonierka *Tacuarí* eks-*Adolfo Riquelme* pod koniec walk o Chaco z lichtugą (hiszp. „chata” = płaskonosowa), czyli fachowo płaskodenna *Río Teuco* w rejonie walk. Na rufie, za tylnym masztem widoczna jest jedna z armat kal. 76 mm z małych rozmiarów maską przeciwdziałkową oraz oba działka kal. 37 mm Maxim ustawione na prawoburtowej strony dachu nadbudówki. Fot. zbiory Hartmut Ehlers

mowej lat 1922/23. W trzecim tygodniu stycznia 1922 roku *Adolfo Riquelme* bombardował pozycje rebeliantów koło Encarnación powtarzając ostrzał w pierwszym tygodniu lipca. Okręt został jednak zmuszony do wycofania się po wzięciu do niewoli jego oddziału desantowego oraz odniesieniu uszkodzeń po ostrzeleniu koło Pacú-Cuá przez rebeliancką baterię nadbrzeżną, która składała się z dział 75 mm Krupp oraz 37 mm Maxim. Na górnej Paranie jednostka pozostała aż do 1 sierpnia kiedy to ją i dwa uzbrojone holowniki (awiza) zaatakował bez efektów rebeliancki samolot SVA 5.

Miesiąc później, w dniu 2 września, kanonierka ponownie ostrzelała pozycje rebeliantów zmuszając wroga do wycofania się oraz przegrupowania artylerii. Trzy dni później nieprzyjacielska jednostka usiłowała ją zatopić przy pomocy dwóch prowizorycznych torped z głowicami 100 kg została jednak zniszczona przez awizo *Coronel Martínez*. Nieco później *Adolfo Riquelme* powrócił do Asunción gdzie wziął na pokład dwa działka kalibru 75 mm Armstronga, dwa szybkostrzelne działka kalibru 37 mm systemu Maxim i dwa karabiny maszynowe oraz 150 żołnierzy 6 Batalionu Piechoty. W dniu 10 września okręt w towarzystwie holownika *Castelli* z barką wiozącą dodatkowych 150 żołnierzy wyszedł na północ. Trzy dni później wojsko zostało desantowane na Isla de Medio w pobliżu Encarnación jednak znalazłszy wyspę opuszczoną z powrotem zostało zaokrętowane. Ostatecznie żołnierze zostali wysadzeni w dniu 16 września na Isla del Paraná, gdzie wykonali system okopów dla umiejscowienia w nim jednego z dział Armstronga oraz obydwu Maximów. Wyspa stanowiła później bazę do wypadów na tereny zajęte przez rebeliantów. W dniu 20 września wspierający taką *Adolfo Riquelme* akcję desantował kompanię piechoty w Caraguatá, którą przyjął na pokład po wykonaniu zadania. Podczas następnego tygodnia okręt wraz z *Coronel Martínez* oraz artylerią z Isla del Paraná, prowadził ostrzał sporadycznego rebelianckiego ruchu kolejowego. Swą ostatnią akcją w wojnie domowej kanonierka

przeprowadziła w dniu 22 października 1922 roku odpierając rebeliancki atak powietrzny. Pierwotnie *Adolfo Riquelme* nie był wyposażony w maszt główny, który został zamontowany podczas przebudowy przeprowadzonej w latach 1924/25 obejmującej także modernizację nadbudówki. Kolejna duża przebudowa dokonana w latach 1927-30 zaowocowała widocznymi zmianami górnej części komina oraz skrzydeł pomostu bojowego jednostki. W dniu 30 lipca 1930 roku okręt został przemianowany na *Tacuarí*.

Kolejny raz kanonierka została wyslipowana w maju 1931 roku w celu przeprowadzenia remontu bieżącego jej dna oraz ponownie wodowana w dniu 28 lipca 1932 roku. Prowadzone na niej prace zostały przyspieszone po wybuchu wojny z Boliwią o Chaco. Pierwszy swój rejs na północ okręt odbył już w dniu 5 sierpnia 1932 roku transportując wraz z barkami *Irene* i *Bahía Negra* jednostki 3 Grupy Artylerii. W dniu 13 sierpnia kanonierka powróciła do Asunción gdzie dokończono na niej ostatnie prace remontowe i w dniu 18 sierpnia ponownie wyszła w rejs. Okręt przeszedł następnie pod komendę dowództwa 3 Dywizji armii paragwajskiej, której kwatera główna znajdowała się w Bahía Negra.

O godzinie 1100 dnia 22 grudnia 1932 roku okręt, stojący w porcie z kotłem wygaszonym dla oszczędności paliwa (drewna), został zaatakowany przez dwa boliwijskie samoloty Vickers Typu 149 „Vespa III” oraz jeden Vickers Typu 143 „Bolivian Scout”⁵, które nadleciały z Fortín Vitrones. Samoloty zrzucały 3 bomby, z których jedna wybuchła w odległości zaledwie 20 m od okrętu. Maszyny zawróciły następnie nad tery-

5. Wiele artykułów na ten temat, zarówno paragwajskich, jak i zagranicznych przez lata zawsze podawało informacje jakoby atakującymi samolotami były dwa Curtiss CW.14R „Osprey” oraz jeden Curtiss „Hawk II”. Dwanaście pierwszych maszyn „Osprey” dotarło do Boliwii dopiero 31.01.1933 r., podczas gdy pierwsze cztery samoloty „Hawk” przybyły 19.12.1932 r. Z tych ostatnich tylko jeden został zmontowany będąc gotowym do działań bojowych przed 20.01.1933 r., kiedy uczestniczył w bitwie koło Nanawa. Drugi „Hawk” był gotowy do akcji 24.03.1933 r.

torium Brazylii, po czym przypuścili drugi atak ostrzeliwując jednostkę i zrzucając 6 małych bomb. W czasie trzeciego ataku, podczas którego maszyny zrzuciły 6 kolejnych małych bomb oraz przeprowadziły ponowny ostrzał, *Tacuarí* trafiła jeden z samolotów „Vespa” pociskiem działa kalibru 37 mm. Maszyna opuściła szyk i ciągnąc ogon czarnego dymu musiała ostatecznie lądować na terytorium Brazylii. Ze zrzucanych 15 bomb, jedna eksplodowała w pobliżu okrętu, przy czym odłamkami jednej z nich został zabity pułkownik José Julian Sánchez – dowódca Sektora Północnego. Szczęśliwie, spośród członków załogi okrętu żaden nie odniósł obrażeń. Pozostałe dwa boliwijskie samoloty dwukrotnie przeprowadziły ataki bombowe o godzinie 08:00 i 17:00 dnia 24 grudnia, nie powodując żadnych uszkodzeń okrętu, który tym razem mógł manewrować dla uniknięcia ich skutków. Skutkiem akcji z 22 i 24 grudnia było w sumie 29 otworów po odłamkach oraz 45 pó pociskach.

Na posterunku w Bahía Blanca kanonierka została zluzowana w połowie lutego 1933 roku przez awizo *Teniente Herberos*. (Uwaga: Zgodnie z innym źródłem paragwajskim był to *Colonel Martínez*, a nie *Teniente Herberos*). Następnie, *Tacuarí* przeprowadziła kilka kolejnych misji transportowych, których to podróży było łącznie podczas wojny 47. Jednostka (wraz z holowanymi barkami) przewiozła sumarycznie 6602 żołnierzy paragwajskich, 230 pasażerów, 480 jeńców boliwijskich, 1258 zwierząt oraz 1653 tony ładunków.

Po zakończeniu wojny kanonierka ponownie służyła jako okręt szkolny będąc jedynie okazjnie wykorzystywaną jako transportowiec. W 1938 roku Dowództwo Marynarki Wojennej zdecydowało o jej przebudowie na jacht prezydenta Estigarribia. W następnym roku *Tacuarí* została wysłipowana w arsenale marynarki w Asunción, jednak po tragicznej śmierci Estigarribia w 1940 roku prace na jednostce anulowano. W latach 1944/45 w arsenale marynarki w Asunción zdemontowano silniki okrętu oraz większość nadbudówek przekształcając go w barkę. Następnie, w 1945 roku skreślono go z listy Floty (Kanonierek) oraz przydzielono Służbie Transportu Marynarki Wojennej⁶.

W 1949 roku podjęto decyzję o rekonstrukcji jednostki jako uzbrojonego transportowca pomocniczego przeznaczonego do przewożenia pasażerów i ładunków z zasięgiem wystarczającym do pokonywania odległości pomiędzy portami górnej Parany i Buenos Aires. Przebudowa okrętu zajęła wiele lat, bowiem silniki wysokoprężne dla niego zakupiono w 1952 roku, a zespoły prądowców i maszyny pomocnicze dopiero w 1966 roku. Koszt rekonstrukcji jednostki zamknął się kwotą około 8 668 900 Guaraní zgodnie ze źródłami z 1962 roku. W międzyczasie prezydent Stroessner polecił przywrócić jednostce pierwotny stan kanonierki i zachować *Tacuarí* jako pamiątkę narodową. Projekt ten jednak upadł ze względu na problemy finansowe. Po spędzeniu wielu lat (1952-1966) na slipie arsenału okręt został ponownie wodowany w dniu 30 grudnia 1966 roku dokładnie w czasie, który był niezbędny dla zwolnienia terenu dla rozpoczynającej się budowy suchego doku. Pod koniec 1978 roku *Tacuarí* był ciągle wykazywany na li-

ście floty jako samobieżny transportowiec. Wydaje się, że już w 1980 roku okręt został przekształcony w barkę beznapędową *Chata 1* z terminem dostawy w sierpniu, ponieważ miesiąc ten był okresem ostatniego jego dokowania i malowania. Barka została później przemianowana na *Chata 10* (numer na kadłubie CH 10, NC. 2130).

Zgodnie ze stanem floty na dzień 30 listopada 1999 roku jednostka była wykazywana jako wycofana ze służby, a na nieco wcześniejszej liście COAPCOM pojawiła się jako będąca „w służbie” i „w remoncie”. W kwietniu 2003 roku była wykazywana w stanie suchym na lądzie na terenie obiektów COM-TRANAV (ostateczne losy CH 10 *Tacuarí* w dalszej części artykułu).

PARAGUAY, HUMAITÁ – duże kanonierki [Cañoneros] z lekkim opancerzeniem

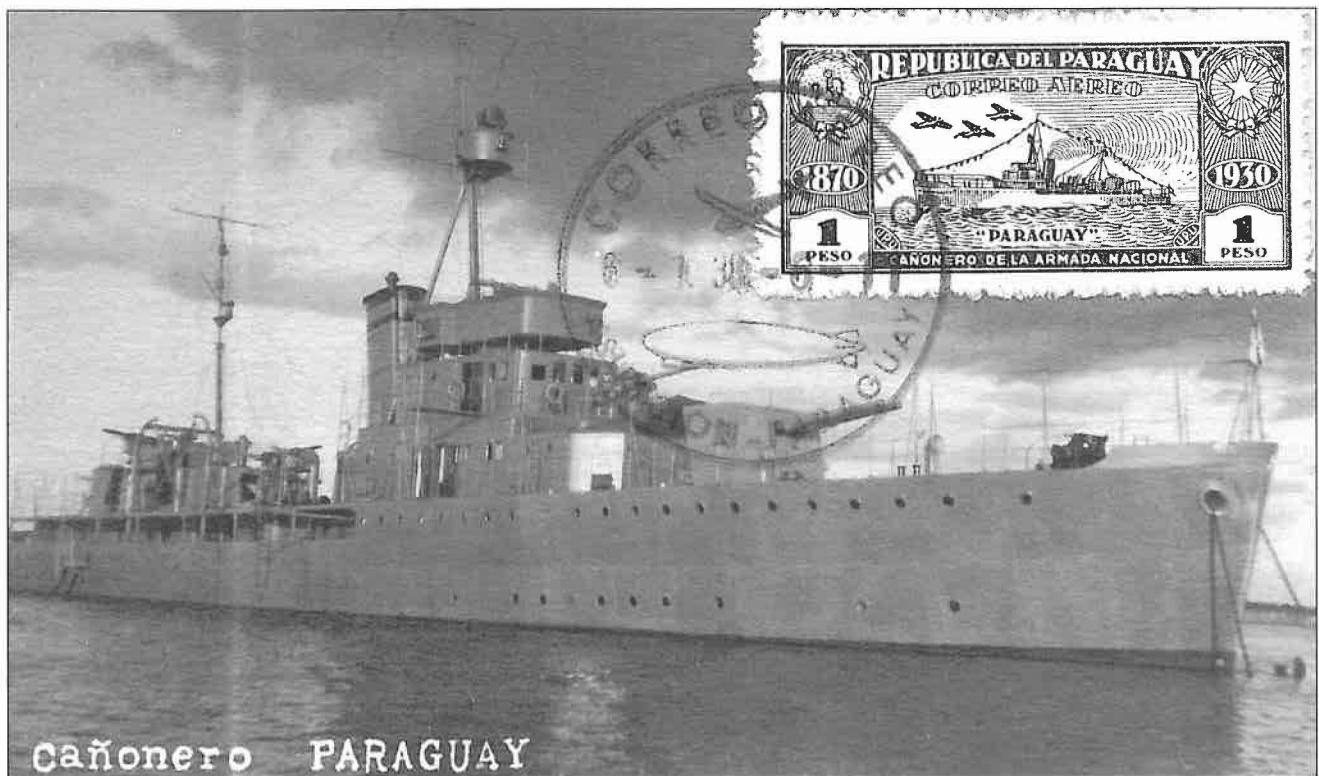
PARAGUAY

Stępkę kanonierki *Comodoro Meza* położono w dniu 21 kwietnia 1929 roku w stoczni Odero Sestri Ponente w Genui. Okręt został wodowany w dniu 22 czerwca 1930 roku, przy czym jego matką chrzestną została Doña Helena Zubizarreta de Gubetich. W dniu 30 lipca tego roku jednostkę przemianowano na *Paraguay*. Zmiana jej bandery nastąpiła w dniu 21 stycznia 1931 roku, po czym 14 lutego kanonierka opuściła Genuę przybывая do Asunción w dniu 5 maja. Formalnie okręt został wcielony do paragwajskiej marynarki wojennej Dekretem Nr 40.178 z dnia 11 maja 1931 roku i oficjalnie przyjęty do służby dwa dni później. Flagowa jednostka floty wyróżniała się znakiem w postaci dwóch pasów na kominie. W pierwszy rejs próbny do Puerto Casado, z całkowicie paragwajską załogą, okręt wyruszył w dniu 24 sierpnia 1931 roku. W drodze powrotnej jednostka weszła na mieliznę koło Piquete Cambá, zostając z niej uwolnioną po 29 dniach nie odnotowując uszkodzeń.

6. Może być warte zauważenia, że skreślenie z listy Floty Kanonierek powoduje zniknięcie okrętu z listy floty paragwajskiej w większości współczesnych publikacji dotyczących marynarki wojennej. Późniejsze ponowne wcielenie do służby w składach innych dowództw umykało uwadze redaktorów tych publikacji, ponieważ najwyraźniej jedynymi źródłami były listy okrętów floty kanonierek. Tak było również w przypadku *Tacuarí*.

Samolot lądowych sił zbrojnych typu Potez 25A2 załadowany zostaje 08.09. 1932 r. w Puerto Sastre na kanonierkę *Paraguay*, która go przetransportuje do Campo Grande, Asunción, gdzie nastąpi jego remont.





Ciekawa fotografia kanonierki *Paraguay* użyta w formie pocztówki. Okręt figuruje również na znaczku.

Fot. zbiory Reinhard Kramer

Podczas wojny o Chaco lat 1932-35, *Paraguay* pełnił służbę transportową nie wykonując żadnej akcji bojowej przeciwko siłom boliwijskim. W pierwszą swą podróż w roli transportowca okręt wyruszył w dniu 5 sierpnia 1932 roku odbywając do 22 grudnia tego roku łącznie 10 takich rejsów. Jednostka przewiozła wówczas 30 301 osób i 160 ton ładunku na północ oraz 2009 żołnierzy paragwajskich i 188 jeńców boliwijskich na południe, pokonując łącznie 12 116 km w czasie 644 godzin żeglugi.

Paraguay odegrał znaczącą rolę w pierwszej po wojnie o Chaco rewolucji, która zorganizowana przez żołnierza-bohatera pułkownika Rafaela Franco przeciwko prezydentowi Eusebio Ayala wybuchła w dniu 27 lutego 1936 roku. Głównodowodzący Marynarki Wojennej Capitán de Fragata Honorio Benítez oraz dowódca Flotylli Capitán de Corbeta Rudolf Marténe zapewnili prezydentowi schronienie na pokładzie kanonierki. *Paraguay* i *Humaitá* oddały kilka nieskutecznych salw z działek małokalibrowych grożąc wycelowaniem dział w kwaterę główną rebeliantów jeżeli ci odrzucą propozycję poddania się. Docierające z miasta raporty wskazywały jednak na ciągle pogorszające się położenie jednostek rządowych oraz dużą liczbę jednostek dołączających niespodziewanie do sił rewolucyjnych. Ufni w łaskawość zwycięzców Marténe i Benítez zmienili front i ogłosili, że prezydent będzie znajdował się w niewoli na pokładzie jednostki flagowej do czasu aż siły rządowe poddadzą się zwycięskiemu Franco. Takie szyte grubymi nićmi postępowanie nie zostało jednak docenione przez Franco i obydwaj zostali zwolnieni ze służby we flocie⁷.

Pierwszy przegląd okrętu miał miejsce na początku 1937 roku w arsenale marynarki wojennej w Buenos Aires. Na wodach argentyńskich *Paraguay* ponownie znalazł się w 1941 roku pozostając tam przez pięć miesięcy. W tym czasie przeprowadzono jego remont kapitalny, po którym okręt uczestniczył we wspólnych ćwiczeniach z argentyńską eskadrą rzeczną. Buenos Aires kanonierka opuściła w dniu 17 grudnia 1941 roku i odeszła do Asunción.

W 1947 roku *Paraguay* wraz z jednostką bliźniaczą ponownie udały się na remont do Buenos Aires. Tutaj kanonierka ponownie znalazła się w ogniu rebelii przeciwko rządowi Paragwaju, kiedy to będący zwolennikami rewolucji członkowie jej załogi przejęli w dniu 7 maja kontrolę nad obydwojma okrętami wychodząc ku Paragwajowi. Wydarzenia te ostatecznie jednak zakończyły się internowaniem okrętu w Itá Ibaté w dniu 15 sierpnia 1947 roku (szczegóły – patrz Paragraf 4).

We wrześniu 1955 roku podczas kolejnego pobytu w Buenos Aires, *Paraguay* uczestniczył w zakończonej powodzeniem rebelii argentyńskich sił zbrojnych przeciwko prezydentowi Juanowi Perónowi. Argentyński prezydent schronił się najpierw w ambasadzie Paragwaju, a potem na pokładzie kanonierki. Stąd ostatecznie przeleciał w dniu 2 października 1955 roku do Asunción.

W 1968 roku *Paraguay* przeszedł w Rio de Janeiro remont kapitalny połączony ze średnią modernizacją – zamontowano wówczas radar oraz stanowiska działowe na dachu pomostu. W tym samym jednak roku miał miejsce pożar kotła Nr 1 (przedniego) okrętu. Ubocznymi jego skutkami były nieoczekiwane poważne uszkodzenia turbin i kotła Nr 2, z czego zdano sobie sprawę dopiero w 1972 roku. Kanonierka została wycofana z aktywnej służby i przeznaczona do wykonywania zadań jednostki zacumowanej, wśród których było pełnienie roli okrętu szkolnego artylerii, szkolenia żeglarskiego i unitarnego z dodatkową funkcją ceremonialną i reprezentacyjną. W 1975 roku *Paraguay* przeszedł remont w arsenale marynarki wojennej, będąc ponownie zadokowanym w dniu 25 czerwca 1980 roku oraz po raz kolejny od 15 października do 14 listopada 1993 roku. Okręt znajduje się pod jurysdykcją COMFG będąc ciągle w dobrym stanie technicznym z w pełni sprawną artylerią. Nosi numer rozpoznawczy C 1 (NC.2000).

7. Wydarzenia te zostały odnotowane w Raporcie Nr R 15-43 z 18.12.1943r. amerykańskiego Attaché Marynarki.

Paraguay, Humaitá – dane techniczne	
Wyporność:	normalna projektowa 745 t, pełna 835 t (kontraktowa), maksymalna ~1050 t.
Wymiary:	długość całkowita 71,20 m, 70,15 m mpp; szerokość maks. 10,50 m; wysokość boczna 3,40 m; zanurzenie 1,67 m przy wyp. normalnej projektowej, 1,80 m przy wyp. pełnej; 2,13 m maks.; 2,29 m (7½ft) maks. na rufie
Maszyny główne:	dwie turbiny z przekładniami Otero-Terni typu Parsonsa dla biegu naprzód i wstecz każda o mocy 1103 kW (1500 KM) przy 4100/375 obr/min, 2 kotły wodnorurkowe Thornycroft-Schultz o ciśnieniu roboczym 18 kG/cm ² o sumarycznej powierzchni ogrzewalnej 8 m ² (zastąpione przez kotły Yarrow o ciśnieniu roboczym 18 kG/cm ²), 2 śruby
Prędkość:	17 węzłów (przy 320 obr/min) osiągalna, 13 węzłów (przy 240 obr/min) krążownicza, 12 węzłów (220 obr/min) ekonomiczna
Zasięg:	2822 Mm przy 17 węzłach
Zapas paliwa:	170 t, maks. 220 t* oleju napędowego; 27 t benzyny
Elektrownia:	po wejściu do służby: parowy zespół prądotwórczy Franco Tosi-Legnano 33 kW (45 KM) przy 3000 obr/min; wysokoprężny zespół prądotwórczy 18 kW San Giorgio-Genova Sestri; obecnie: 2 wysokoprężne zespoły prądotwórcze MWM D207-4, każdy po 37 kW (50 KM) przy 2500 obr/min
Urządzenia pomocnicze:	1 pompa wody zasilającej Wade z napędem parowym dla obydwu kotłów, wydajność 500 t/h; 2 pompy wody zasilającej Wade z napędem parowym każda dla jednego kotła, wydajność po 200 t/h; 2 pompy podające paliwa Wade, wydajność po 20 t/h; 2 pompy wody chłodzącej kondensatory Otero-Terni, wydajność po 400 t/h; 2 pompy obiegowe oleju smarowego Wade z napędem parowym; 1 pomocnicza pompa oleju smarowego z napędem ręcznym; 1 pompa elektryczna Carrute (Włochy) 4 KM, wydajność 80 t/h; 1 pompa przeciwpożarowa z napędem parowym, wydajność 200 t/h; 2 tłokowe wentylatory podmuchu Wade, wydajność po 400 t/h; 1 pomocniczy eżektor powietrza, wydajność 50 t/h.
Załoga:	po wejściu do służby: oficerowie: 15 (pokój i wojna), podoficerowie 12 (pokój), 18 (wojna), marynarze 124 (pokój), 209 (wojna), 900 żołnierzy bez ciężkiego uzbrojenia maks. 1200 obecnie: sumarycznie 96
Opancerzenie:	pas na śródokręciu – grubość 15 mm, opancerzenie pokładowe – brak, wieża dowodzenia – 20 mm, osłony dział – 10 mm**
Uzbrojenie	po wejściu do służby: 4-120 mm L/50 (podwójne, Otero-Terni); 3-76 mm L/50 uniwersalne (pojedyncze, Otero-Terni); 2-40 mm L/39 przeciwlotnicze (pojedyncze, Otero-Terni M 1928);*** 6 min typu Vickers „H” Mk. II (1 tor, pierwotna dostawa włoska); 6 ckm zamontowanych w latach 1932-35 obecnie: jak wyżej oraz dodatkowo dwa stanowiska dla działek 20 mm (niezamontowanych) na dachu pomostu flagowego Paraguay; 4-120 mm L/50, 2-76 mm L/50, 2-40 mm L/60 (podwójne t. Bofors, argentyński model „B” M.45) w pozycji B, 2-20 mm (pojedyncze t. Oerlikon) w miejscu 40 mm L/39 na Humaitá
Pojemność magazynów amunicji:	120 mm – 200 pocisków (maks. 1000); dzisiaj 242; 76 mm – 200 pocisków (maks. 1200); dzisiaj 305; 40 mm – 1000 pocisków (maks. 6000); dzisiaj 1000 (model włoski)
Sterowanie okrętem:	trzy parowe maszyny sterowe kierowane zdalnie z: pomostu bojowego, opancerzonej wieży dowodzenia, stanowiska usytuowanego poniżej rufowej centrali dowodzenia za masztów głównym; obsługiwane ręcznie awaryjne stanowisko kierowania usytuowane w części rufowej pokładu głównego
Kontrola ognia:	dwie stanowiska (pomost sztabowy oraz z tyłu za masztów głównym), każde wyposażone w zsynchronizowany, stereoskopowy dalmierz Otero-Terni oraz uniwersalny dalmierz Otero-Terni o bazie 3 m.
Reflektory:	jeden o mocy 2000 W, średnicy 60 cm na marsie masztu głównego dwa o mocy po 500 W, średnicy 40 cm na pomoście flagowym
Radary	nawigacyjna stacja radiolokacyjna (tylko Paraguay)

Uwagi dotyczące uzbrojenia:
Wszystkie działa kalibru 120 mm i 76 mm zostały wykonane w La Spezia w 1929 roku. Maksymalna elewacja dział 120 mm wynosiła 45°, a minimalna -5°. Strzelały one pociskami o masie 45 kg na odległość 20 900 m, przy prędkości wylotowej 800 m/s, z szybkostrzelnością jednego strzału co 16 sekund.
Maksymalna elewacja dział 76 mm wynosiła 85°, a minimalna -5°. Strzelały one pociskami o masie 3,5 kg (kompletny nabój miał masę 9,5 kg) na odległość 9400 m do celów powietrznych i 15 000 m do celów nawodnych, przy prędkości wylotowej 900 m/s, z szybkostrzelnością jednego 10 strzałów na minutę.
Maksymalna elewacja dział 40 mm wynosiła 85°, a minimalna -5°. Strzelały one pociskami o masie 3,5 kg (kompletny nabój miał masę 9,5 kg) na odległość 9400 m do celów powietrznych i 15 000 m do celów nawodnych, przy prędkości wylotowej 900 m/s, z szybkostrzelnością jednego 10 strzałów na minutę.
Maksymalna elewacja dział 40 mm L/39 wynosiła 80°, a minimalna -5°. Strzelały one na odległość 4425 m do celów powietrznych i 7160 m do celów nawodnych, przy prędkości wylotowej 610 m/s, z szybkostrzelnością jednego 200 strzałów na minutę. Kompletny pocisk miał masę 1,315 kg, a 25-nabojowy magazyn 34,23 kg. Sumaryczna masa stanowiska działowego wynosiła 472 kg.
* Zgodnie z Raportem R 13-43 (z 19.03.1943 r. ocenionym jako A-2 (wiarygodne)) amerykańskiego Attaché Marynarki możliwe było zabunkrowanie maksimum 220 ton oleju napędowego o gęstości 0,98 t/m³. W Raporcie podano ponadto następujące dane dotyczące autonomiczności: 120 h przy 17 w, 150 h przy 13 w i 160 h przy 12 w. Raport nie podaje jednak jakiego zapasu oleju napędowego dotyczą powyższe wielkości.
** Grubość pancierza jak w Raporcie R 13-43 amerykańskiego Attaché Marynarki. Jane's od wydania 1964/65 podaje grubość opancerzenia pokładu na 12,5 mm, a we wcześniejszych wydaniach określa ją na 8,5 mm.
*** Na licencji Vickersa, stąd często określane jako działa Vickersa.

Dane dotyczące wyporności kontraktowych		
	Projektowa wyporność normalna (na próbach)	Wyporność pełna
Okręt lekki	621 t	621 t
Załoga, zaopatrzenie, woda słodka	20 t	20 t
Amunicja i miny	22 t	22 t
Paliwo	80 t	170 t
Prowiant	2 t	2 t
RAZEM	745 t	835 t
Uwaga dotycząca wyporności: Zestawione w tabeli kontraktowe dane dotyczące wyporności odpowiadają wielkościom wyznaczonym dla zanurzenia w wodzie słodkiej.		

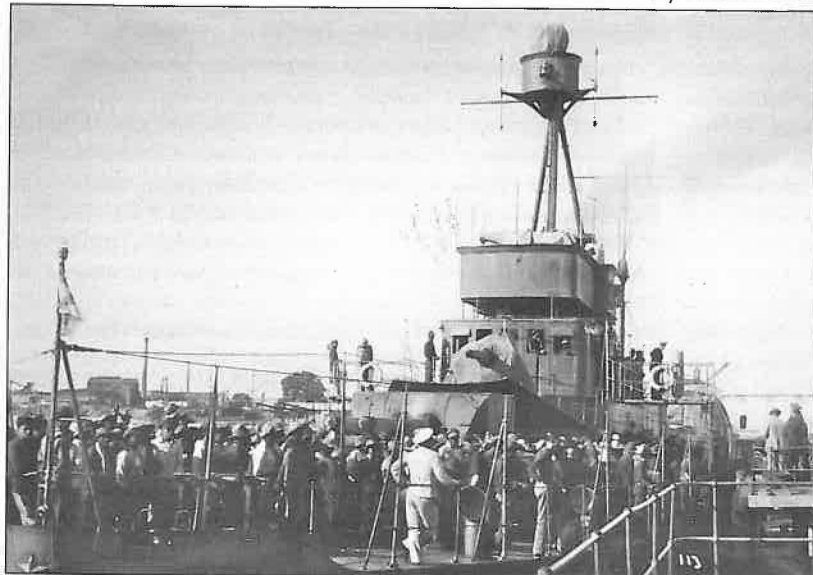
HUMAITÁ

Stępkę kanonierki *Capitán Cabral* położono w dniu 21 kwietnia 1929 roku w stoczni Otero Sestri Ponente w Genui. Okręt został wodowany w dniu 16 kwietnia 1930 roku, przy czym jego matką chrzestną została Doña Virginia Cardozo de Bozzano. W dniu 30 lipca tego samego roku kanonierka została przemianowana na *Humaitá*. Zmiana jej bandery nastąpiła w dniu 21 stycznia 1931 roku, po czym 14 lutego kanonierka opuściła Genuę przybывая do Asunción w dniu 5 maja. Formalnie okręt został wcielony do paragwajskiej marynarki wojennej Dekretem Nr 40.178 z dnia 11 maja 1931 roku i oficjalnie przyjęty do służby dwa dni później. W swój pierwszy długi rejs na wodach ojczystych jednostka wyruszyła w dniu 22 marca 1932 roku kierując się ku Bahía Negra dokąd przybyła trzy dni później, po czym 29 marca powróciła do Asunción.

Podczas wojny o Chaco lat 1932-35 okręt pełnił rolę transportowca. Jego wyróżnikiem był pojedynczy pas na kominie. W swój pierwszy rejs na północ do Puerto Casado okręt wyruszył w dniu 1 sierpnia 1932 roku wioząc na pokładzie żołnierzy pułku piechoty „Tres Corrales”. *Humaitá* tylko raz wzięła udział w akcji przeciwko nieprzyjacielowi. Miała ona miejsce po południu 22 grudnia, kiedy to dwa boliwijskie samoloty Curtiss „Osprey” i „Hawk”, które przetrwały starcie z *Tacu-*

Kanonierka *Humaitá*, z transportem żołnierzy na pokładzie podczas wojny o Chaco 1932-35.

Fot. zbiory Hartmut Ehlers



ari, zaatakowały będącą w drodze ku Bahía Negra kanonierkę w okolicach Puerto Leda. Okrętowi nie udało się zestrzelić żadnego z samolotów zdołał jednak je odstraszyć nie odnosząc żadnych uszkodzeń.

Bezpośrednio z *Humaitá* związany jest jeden z mało znanych epizodów wojny o Chaco. III Korpus Armii, który oblegał boliwijską fortecę Villa Montes nad północno-zachodnią rzeką Pilcomayo, wkrótce doświadczył braku artylerii dalekiego zasięgu, która byłaby w stanie zniszczyć ważny most, szlaki komunikacyjne, magazyny paliwa, prowiantu oraz inne instalacje nieprzyjaciela. Ponieważ żadne odpowiednie działo nie było dostępne na uzbrojeniu armii, Ministerstwo Obrony poleciło w październiku 1934 roku administracji arsenału rozpoczęcie wszelkich niezbędnych przygotowań do demontażu rurowego podwójnego stanowiska dział 120 mm kanonierki, zbudowania podwozia i przetransportowania dział na odległość 16 km od mostu pomiędzy Ima i Palo Marcado. Kiedy przygotowania były już znacznie zaawansowane – zdemontowano już osłonę dział – postęp sytuacji na froncie sprawił, że dalsze prace okazały się niepotrzebne i przedsięwzięcie zostało anulowane.

W lutym 1936 roku okręt wziął udział w rebelii antyrządowej (patrz *Paraguay*), a w 1941 roku przeszedł remont w Arsenale Marynarki Wojennej w Buenos Aires. Sześć lat później, kiedy kanonierka wraz z *Paraguay* ponownie przechodziła remont w Buenos Aires, wzięła ponownie udział w rewolcie przeciwko rządowi, kiedy część jej zbuntowanej załogi przejęła w dniu 7 maja kontrolę nad okrętem i odeszła ku Paragwajowi. W wyniku wydarzeń, które potem nastąpiły kanonierka odniosła poważne uszkodzenia od bomb lotniczych oraz ognia artyleryjskiego. Rola *Humaitá* podczas tej rewolty zakończyła się internowaniem w Itá Ibaté w dniu 15 sierpnia 1947 roku.

Pomiędzy 30 marca, a 9 grudnia 1954 roku kanonierka przeszła remont kapitalny w „Dársena Norte” w Buenos Aires. Kolejny taki remont miał miejsce pomiędzy 9 września 1965 roku, a 13 lipca 1966 roku w Ladário. W ramach remontu, przeprowadzonego w 1974 roku w arsenale marynarki w Asunción dokonano wymiany uzbrojenia okrętu zastępując działko kalibru 76 mm podwójnym stanowiskiem działek kalibru 40 mm, a działka kalibru 40 mm L/39 działkami 20 mm Oerlikon.

Ze względu na potrzebę wymiany kotłów kanonierka została wycofana ze służby rozkazem operacyjnym [*Orden de Operaciones*] Nr 04/983 z dnia 28 czerwca 1983 roku, pełniąc od tej pory głównie rolę podobną do jednostki bliźniaczej. *Humaitá* wzięła udział w przewrocie wojskowym 2/3 lutego 1989 roku skierowanym przeciwko prezydentowi Stroessnerowi, będąc przeholowaną z Sajonia do zatoki Asunción, gdzie ostrzelała pałac rządowy, budynek kongresu [*cabildo*] oraz umocnienia wojskowe.

Około 1996 roku po raz pierwszy sformułowano plany zachowania jednostki jako okrętu muzeum. Działalność w tej roli *Humaitá* zainaugurowała w dniu 6 września 2000 roku będąc zacumowaną z załogą szkieletową do pontonu PN 5 w zatoce Asunción koło pałacu rządowego. W maju 2000 roku okręt brał udział w przeglądzie floty z okazji dnia niepodległości oddając salwę honorową tak, jak jednostka będąca w czynnej służbie. Jako



Tym razem fotografia kanonierki *Humaitá* w roli pocztówki. Okręt również uwidocznił na znaczku.

Fot. zbiory Reinhard Kramer

okręt muzeum *Humaitá* podlega administracyjnie „Dirección de Comunicación Social de la Armada” (DICSA).

Kanonierka znajduje się ciągle w dobrym stanie technicznym z w pełni sprawną artylerią. Nosi numer rozpoznawczy C 2 (NC.2001). Obecnie została przeholowana z powrotem do Sajonia. Jej miejsce koło pałacu rządowego zostało zajęte przez *Teniente Fariña*.

CAPITÁN CABRAL – patrolowiec [*Patrullero*].

Jednostka została zbudowana w 1907 roku przez Werf Conrad w Haarlem w Holandii jako stalowokadłubowy holownik *Triunfo* – jeden z dwóch należących do tzw. „pociągu pogłębiarskiego” zamówionego do budowy portów rzecznych w Paragwaju. Na początku eksploatacji przez *Capitanería General de Puertos* oprócz uczestniczenia w pracach pogłębiarskich wykonywała zadania holownicze i transportowe. Wcielona do Marynarki Wojennej Paragwaju nieco przed lub w 1911 roku⁸ zachowała swoją pierwotną nazwę. Początkowo pełniła służbę jednostki straży wybrzeża [*Guardacosta*], później była wykazywana jako „Aviso de Guerra” oraz odpowiednio „Aviso Nacional”. Podczas rewolucji 1912 roku, *Triunfo* wraz z innymi jednostkami marynarki wojennej pełnił służbę we flocie rebeliantów (patrz Część I, Par. 3) przewożąc zaopatrzenie dla ich sił walczących na północ od Asunción. Dekretem Nr 37.592 z dnia 30 lipca 1930 roku na cześć Capitána de Navío Don Remigio del Rosario Cabrala, bohatera wojny lat 1864-70, patrolowiec otrzymał nazwę *Capitán Cabral*.

Okręt brał udział w wojnie o Chaco, podczas której jego kocioł był opalany drewnem. W swój pierwszy rejs transportowy wyszedł w dniu 7 września 1932 roku z Remanso Castillo do Puerto Casado wioząc na pokładzie żołnierzy 6 Pułku Piechoty „Boquerón”. Następnie patrolował rzekę Paragwaj pomiędzy Fuerte Olimpo, a Colonia San Lazaro będąc złuzowanym z tej służby w dniu 10 stycznia 1933 roku przez *Tte. Herreros*.

Rozkazem ogólnym Nr 101 z dnia 13 sierpnia 1936 roku okręt został wycofany ze służby dla wykonania przebudowy, przy czym pozostawiono na nim załogę szkieletową w postaci mechanika oraz 14 podoficerów i marynarzy. Podczas całej

swej służby był wykorzystywany często jako jednostka szkolna. Przykładowo: pomiędzy 1, a 20 grudnia 1945 roku odbył podróż szkolną z kadetami „Agrupación Naval de la Escuela Militar” na pokładzie, wiodącą w dół Parany do Corrientes i Riachuelo w Argentynie, podczas której wielokrotnie zatrzymywał się przy brzegu. W rewolucji 1947 roku *Capitán Cabral* (A-1) uczestniczył po stronie lojalistów, przewożąc w lipcu tego roku wojsko i artylerię na południe dla blokowania ruchu rebelianckich kanonierek *Paraguay* i *Humaitá*, które płynęły z Argentyny.

W 1957 roku *Capitán Cabral* odbył długie oddelegowanie na wschód (dzisiaj Ciudad del Este) zostając w następnym roku wycofany ze służby. Począwszy od 1960 roku przeszedł kompleksową przebudowę w arsenał marynarki wojennej w Sajonia w Asunción, która obejmowała kocioł (zmiana paliwa na lekkie) oraz dużą część konstrukcji wliczając w to maszt trójnożny. Okręt przywrócono do służby w 1964 roku pozostawiając mu numer rozpoznawczy A-1.

Jednostka ponownie została wycofana ze służby w 1981 roku przechodząc kolejną kompleksową przebudowę. Podczas prac wykonanych w latach 1983/84 jej pokład drewniany zastąpiono stalowym. Zamontowano także nową nadbudówkę, komin i maszt trójnożny, maszynę parową zastąpiono silnikiem wysokoprężnym, a uzbrojenie wymieniono na współczesne⁹. *Capitán Cabral* został przywrócony do służby w dniu 31 sierpnia 1985 roku zostając sklasyfikowanym jako patrolowiec [*Patrullero*] z numerem rozpoznawczym P 1 (NC.2070). W późniejszych, nieujawnionych w materiałach źródłowych latach wyposażono go w nowocześniejszą stewę dziobową za-

8. *Triunfo* wymieniany jest już w dekrete datowanym na 09.09.1911 r., kiedy to na stanowisko Starszego Oficera mianowany został Alferez de Navío D. Longino Lugo oraz ponownie w dekrete Nr 1518 z 14.01.1913 r., w którym na stanowisko II mechanika został mianowany Señor (!) Ruperto Garay.

9. W aktualnych periodykach dotyczących marynarki wojennej okręt jest odnotowywany jako mający kadłub drewniany, lecz w rzeczywistości jest on wykonany ze stali. Dokumenty znalezione w archiwach Arsenalu datowane na rok 1937 jasno wskazują, że w tym roku niektóre element konstrukcyjne stalowego kadłuba zostały wymienione podobnie jak części drewnianego pokładu. Personel marynarki nie był w stanie potwierdzić, że jednostka miała pierwotnie kadłub drewniany. Inne dokumenty marynarki również nic nie mówią na ten temat. Maszyna parowa okrętu znajduje się w Arsenale Marynarki Wojennej.

Capitán Cabral – dane techniczne	
Wyporność:	lekka 116 t; maksymalna 183 t (po wejściu do służby); lekka 190 t; pełna 206 t (obecnie)*
Wymiary:	(po wejściu do służby): długość: 32,70 m całkowita; 30,48 m na K LW; 30,00 m mpp; szerokość: 7,16 m (maks. 7,32 m); zanurzenie 1,83m (maks. 1,98 m) (obecnie): długość: 33,90 m całkowita; 30,10 m mpp; szerokość: 7,20 m; wysokość boczna 3,20 m; zanurzenie 1,83 m dziób, 2,13 m rufa, (maks. 2,40 m)
Maszyny główne:	po wejściu do służby: pionowa maszyna parowa potrójnej ekspansji 270 iKM (201 kW) przy 300 obr/min, (Stork, Hengelo, 1904 r.), cylindryczny kocioł z powrotnym ciągiem, jedna śruba, maks. zapas węgla 30tons obecnie: silnik wysokoprężny Caterpillar 3408, 365 KM (272 kW) przy 1800 obr/min, jedna śruba
Prędkość:	18,5 km/h krążownicza, 22 km/h maksymalna (napęd parowy) 20,5 km/h (11 węzłów) krążownicza, 22 km/h (12 węzłów) maksymalna (napęd silnikiem wysokoprężnym)
Zasięg:	3000 km (1620 Mm) (napęd parowy); 1250 Mm 14,5 t (napęd silnikiem wysokoprężnym)
Zapas paliwa:	18 t paliwa ciekłego (napęd parowy); 14,5 t (16,4 m³) paliwa (napęd silnikiem wysokoprężnym)
Elektrownia:	po wejściu do służby: wysokoprężny zespół prądotwórczy 15 kW prądu stałego, wysokoprężny zespół prądotwórczy 5 kW prądu stałego; obecnie: wysokoprężny zespół prądotwórczy MWM, 30 kVA, 380/220 V
Załoga:	48 (8 oficerów, 40 podoficerów i marynarzy) – 1915 r.; 44 (8 oficerów, 36 podoficerów i marynarzy) – 1922 r.; 43 (5 oficerów, 38 podoficerów i marynarzy) – 1926 r.; 33 oraz 80 żołnierzy – dzisiaj
Uzbrojenie	1-37 mm Vickers (2 funt. przód) – po wejściu do służby 1-76 mm Vickers, 2-37 mm Vickers (2 funt.) – 1926 r.; 3 wkm 12,7 mm – dodane w latach 1932-35; 1-40 mm L/60 Bofors, 2-20 mm Oerlikon, 2-wkm 12,7 mm – obecnie
Radary	nawigacyjna stacja radiolokacyjna (zamontowana podczas przebudowy w 1985 roku)

* Podczas wertowania historii na pokładzie jednostki znaleziono tylko jedną wartość wyporności określonej na 103 tony bez oznaczenia jej rodzaju (tj. czy jest to wyporność lekka, czy inna). Raport O.N.I. Nr kolejny 201 z 26.07.1929 r. podaje 114,5 tons.

miast starej prostej, dodano kapę na kominie, zamontowano platformę radarową na maszcie oraz przeprowadzono szereg mniejszych modyfikacji.

Podczas zamachu stanu przeprowadzonego 2/3 lutego 1989 roku przeciwko prezydentowi Stroessnerowi okręt ostrzeliwał z zatoki Asunción pałac rządowy i budynek kongresu. W czerwcu 1989 roku jego numer rozpoznawczy zmieniono na P 01¹⁰ (NC.2020), przy czym pełni on służbę w COMFG. W 2004 roku jednostka została zacumowana jako okręt strażniczy koło więzienia wojskowego Vinas Cué, a w następnym roku odbyła kolejne długie oddelegowanie na wschód.

CORONEL MARTÍNEZ – patrolowiec [Aviso de Guerra].

Jednostka została zbudowana w 1907 roku przez Werf Conrad w Haarlem w Holandii jako stalowokadłubowy holownik *Presidente Baéz* – jeden z dwóch należących do tzw. „pociągu poglobiarskiego” zamówionego do budowy portów rzecznych w Paragwaju. Na początku eksploatacji przez *Capitanería General de Puertos* oprócz uczestniczenia w pracach poglobiarskich wykonywał zadania holownicze i transportowe. Podczas rewolucji 1912 roku okręt znalazł się w rękach rebeliantów. Później, na cześć Coronela José M. Martíneza bohatera w bitwie pod Humaitá wojny lat 1864-70, okręt otrzymał nazwę *Coronel Martínez*. Dekretem prezydenckim Nr 4646 z dnia 30 marca 1916 roku jednostka została wcielona do marynarki wojennej (patrz wejście do służby *Cap. Bado* – rozdział 5.2).

Coronel Martínez był aktywnym podczas wojny domowej lata 1922-1923. Rankiem 1 września stoczył pojedynek arty-

leryjski z siłami rebelianckimi koło Pacú-Cuá położonego nad górną Parana w pobliżu Encarnación strzelając bezpośrednio na odległość 300 m. Okręt spowodował zniszczenia i straty po stronie rebeliantów sam unikając uszkodzeń. Akcje lojalistów patrolowców kontynuował 4 września 1922 roku, kiedy to siły desantowe wylądowały z *Coronel Martínez* oraz zarekwirowanego pomocniczego patrolowca *Rivadavia*. Lojaliści zaatakowali pozycje rebeliantów koło Itá-Cuá oraz ich lotnisko w Puente Alta powodując straty wśród rebeliantów i biorąc jeńców. Następnego dnia *Coronel Martínez* zniszczył łódź rebeliancką, która zaatakowała *Adolfo Riquelme* usiłując go zatopić dwoma zaimprovizowanymi 100-kg torpedami. W ostatnim tygodniu września, *Adolfo Riquelme* i *Coronel Martínez* wspomagane przez artylerię armii z Isla del Paraná atakowały ogniem dział wojska rebelianckie oraz sporadyczny ruch kolejowy.

Patrolowiec brał udział w wojnie z Boliwią o Chaco w latach 1932-35 żeglując z holowanymi barkami głównie pomiędzy Florida nad rzeką Tebicuary oraz Puerto Casado. Zgodnie z innym ze źródeł paragwajskich, to *Coronel Martínez* w lutym 1934 roku złuzował *Tacuarí* w Bahía Negra, a nie *Tie. Herreros*.

10. *Jane's Fighting Ships* w wydaniu z lat 1989/90 ciagle wymienia okręt z numerem rozpoznawczym A 1, w wydaniu z lat 1990/91 z numerem P 04 (eks -A 1), a już w następnym wydaniu 1991/92 z numerem rozpoznawczym P 01 (eks-P 04, eks-A 1). Niemniej, nie znaleziono nigdzie informacji, że kiedykolwiek, nawet krótko, okręt nosił numer rozpoznawczy P 04. *Combat Fleets of the World* w wydaniu 1990/91 ciagle wymienia numer rozpoznawczy A 1, lecz już w następnym wydaniu z 1993 roku numer P 01.

Coronel Martínez – dane techniczne	
Wyporność:	normalna 81 t; maksymalna 98,5 t; standardowa 66 ts;
Wymiary:	długość: 22,86 m całkowita; 21,81 m mpp; szerokość: 5,49 m (maks. 6,10 m); wysokość boczna 2,52 m; zanurzenie maks. 1,52 m
Maszyny główne:	pionowa maszyna parowa potrójnej ekspansji 200 iKM (149 kW) – po wejściu do służby; 150 iKM (112 kW) – po przebudowie w 1940 roku; 2 cylindryczne kotły z powrotnym ciągiem, jedna śruba, maks. zapas węgla 25 t (opalany drewnem podczas wojny o Chaco)
Prędkość:	6,5 węzła przy maks. wyporności (10,5 węzła projektowa)
Załoga:	31 (8 oficerów, 23 podoficerów i marynarzy) – 1922 r.; 35 (5 oficerów, 30 podoficerów i marynarzy) – 1926 r.
Uzbrojenie	1-76 mm Vickers, 2-37 mm; także 2-76 mm Armstrong – 1926 r.; lub 3-37 mm; 2 wkm 12,7 mm dodane w latach 1932-35;

W 1940 roku *Coronel Martínez* przeszedł przegląd. Okresowo patrolowiec operował w składzie Służby Transportu Marynarki Wojennej, a często w składzie państwowej floty handlowej holując wypełnioną drewnem barkę *Astro* do portów argentyńskich poniżej Asunción oraz do Montevideo, wracając z cukrem, cementem lub innymi ładunkami.

Podczas rewolty 1947 roku *Coronel Martínez* pełnił służbę po stronie lojalistów aż do 1 sierpnia kiedy to w Puerto Milagro został przejęty przez siły rebeliantów, którzy porzucili go dniu 18 sierpnia w Puerto Copacar.

Około 1972 roku okręt był wykazywany z numerem rozpoznawczym A-2, stając się później holownikiem R-8 *Coronel Martínez*. Na liście z dnia 13 stycznia 1981 roku¹¹ jednostka była wykazana jako wpółzatopiona koło B.E.M. (*Base de Embarcaciones Menores*) oraz wśród jednostek, którym przywrócono pływalność. Ostateczne jej losy nie są znane.

TENIENTE HERREROS (I) – Patrolowiec [Aviso de Guerra]

Okręt istniał już w 1891 roku. Miał żelazny kadłub i był opalany drewnem. Został włączony w skład paragwajskiej marynarki wojennej nieco przed 1904 roku. Na przełomie lat 1921/22 *Teniente Herreros* został zgodnie z prezydenckim dekretem Nr 14542 z dnia 16 lutego 1922 roku wycofany ze służby i zachowany w Arsenale. W 1929 roku przeszedł kompleksową przebudowę w arsenale marynarki w Asunción, biorąc udział w wojnie o Chaco lat 1932-35 jako transportowiec. W tym czasie był pod dowództwem kwatery głównej 3 Dywizji armii paragwajskiej w Bahía Negra i patrolował rzekę Paragwaj pomiędzy Puerto Sastre, a Fortín Galpón skrajnie na północy. W dniu 10 stycznia 1933 roku złuzował patrolowiec *Capitán Cabral* w służbie patrolowej pomiędzy Fuerte Olimpo i Colonia San Lazaro, a później *Tacuarí* na pozycji w Bahía Blanca pozostając na niej od połowy lutego 1933 roku do końca wojny. Po jej zakończeniu okręt czasowo był w dyspozycji Służby Transportu Marynarki Wojennej. Około 1972 roku był wykazywany z numerem rozpoznawczym A-3. Ostateczne jego losy pozostają nieznane.

Teniente Herreros (I) – dane techniczne	
Wyporność:	normalna 42 t;
Wymiary:	długość: 19,30 m; szerokość: 3,36 m; wysokość boczna 2,06 m; zanurzenie maks. 1,68 m
Maszyny główne:	parowe
Prędkość:	5,5 węzła
Załoga:	2 oficerów, - podoficerów i marynarzy
Uzbrojenie	km 7 mm model chilijski; 2 wkm 12,7 mm dodane w latach 1932-35;

Patronem okrętu był Teniente 1 de Navío José Andrés del Carmen Herreros, starszy oficer *Yporá* podczas wojny lat 1864-70, który zginął w dniu 10 stycznia 1865 roku w El Dorado na Mato Grosso wraz z Alférezem Pedro Garayem i 23 żołnierzami w wyniku eksplozji przejętego prochu artyleryjskiego przygotowywanego do przetransportowania do Asunción.

NANAWA, CAPITÁN MEZA (II), TENIENTE FARIÑA – patrolowiec; eks- argentyńskie trałowce typu Bouchard [Rastreadores]

NANAWA

Zbudowany dla Argentyny jako *Bouchard* przez „Arsenal de la Base Naval de Río Santiago” w Río Santiago, La Plata. Był pierwszą z liczącego 9 jednostek typu trałowców zamówionych za kwotę 900 000 Peso każdy. Wodowany w dniu 20 marca 1936 roku i wprowadzony do służby w dniu 27 stycznia 1937 roku z numerem rozpoznawczym M-10, który wkrótce zmieniono na M-7¹².

Okręt włączono w skład 1 Dywizjonu Trałowców w Puerto Belgrano. Pomiędzy majem i lipcem 1947 roku trałowiec eskortował (wraz z bliźniaczymi *Parker* i *Spiro*) duże kanonierki paragwajskie *Paraguay* i *Humaitá* w kanale Guazú rzeki Parana, które brały udział w rewolcie przeciwko rządowi Paragwaju. W 1952 roku okręt otrzymał nowe uzbrojenie.

Bouchard został wycofany do rezerwy rozkazem Nr 119/63 i dekretem Nr 7896 z dnia 20 września 1963 roku przekazany Paragwajowi. Okręt został formalnie przejęty w lutym następnego roku i z argentyńską załogą przeszedł do Asunción, gdzie w dniu 14 marca 1964 roku miała miejsce oficjalna ceremonia wprowadzenia go do służby. Jednostka została przemianowana na *Nanawa* (numer rozpoznawczy M 1, NC.2020). Nazwa ta upamiętniała bitwę pod Nanawa w dniu 20 stycznia 1933 roku, która była decydującą w wojnie o Chaco z Boliwią. Przeklasyfikowany na patrolowiec w czerwcu 1989 roku otrzymał nowy numer rozpoznawczy P 02¹³ (NC.2021), pod dowództwem COMFG.

11. „Lista de Embarcaciones de la Armada Nacional que deben ser Refloatadas y Desguazadas”, wydana przez D.M.N.y A. Lista ta jest podzielona na „Jednostki, którym przywrócono pływalność” i „Jednostki przeznaczone do złomowania”. Chociaż R-8 był wyznaczony wśród jednostek, którym miano przywrócić pływalność, nie było polecenia jego złomowania tak, jak to było w przypadku innych, takich jednostek.

12. Było to w oczywisty sposób spowodowane zamiarem wypełnienia luki w sekwencji numerów rozpoznawczych M-1 do M-9 (wówczas należących do byłych niemieckich trałowców typu M 16, pochodzących z okresu I wojny światowej, a pozyskanych w 1922 r.), która powstała po skreśleniu M-7 *Py* (eks-M 80) 13.01.1937 r. Podobnie *Drummond*, który został wprowadzony do służby 07.06.1937 r. jako następny okręt nowego typu otrzymał numer rozpoznawczy M-2 po *Fournier* (eks-51) skreślonym 05.04.1937 r.

Patrolowiec *Nanawa* sfotografowany w Asunción, 13.01.2010 r.

Fot. © Hartmut Ehlers

CAPITAN MEZA (II)

Zbudowany dla Argentyny jako *Seaver* przez „Astillero de Hansen y Puccini” w San Fernando w Buenos Aires. Wodowany w dniu 24 sierpnia 1938 roku i wprowadzony do służby 20 maja następnego roku. Numer rozpoznawczy M-12.

W roku 1952 okręt otrzymał nowe uzbrojenie. Dekretem Nr 8700 z dnia 20 listopada 1967 roku skreślony z listy floty i wystawiony na sprzedaż. Rozkazem Dowództwa Operacji Marynarki Wojennej z dnia 1 lutego 1968 roku został przeznaczony na sprzedaż do Paragwaju, który do rozkazu został w konsekwencji ratyfikowany dekretem Nr 1155 z dnia 5 marca tego roku. W dniu 4 maja 1968 roku *Seaver* opuścił Puerto Novo w towarzystwie *Py* (późniejszy *Tte. Fariña*) kierując się ku Asunción. Tam dwa dni później miała miejsce zmiana bandery i oficjalna ceremonia wprowadzenia okrętu do służby. Jednostka otrzymała nazwę *Capitán Meza* (numer rozpoznawczy M 2, NC.2021), od nazwiska pierwszego głównodowodzącego floty Paragwaju w wojnie z Trójpierzmiem.

Przeklasyfikowany na patrolowiec w czerwcu 1989 roku otrzymał nowy numer rozpoznawczy P 03 (NC.2022). Okresowo bazował w Rosario lub Bahía Negra. Rozkazem Nr 119 z dnia 23 listopada 1991 roku został przeznaczony do wycofania ze służby i skreślony z listy floty 28 stycznia 1992 roku. Przez pewien czas pozostawał w Bahía Negra jako hulk mieszkalny lecz wkrótce został przeholowany do arsenału marynarki w Asunción. Jego złomowanie zostało autoryzowane okresem Nr 408 z dnia 2 grudnia 1994 roku, rozpoczęte w 1995 roku i zakończone w suchym doku na początku 1997 roku.

TENIENTE FARIÑA

Zbudowany dla Argentyny jako *Py* przez „Arsenal de la Base Naval de Río Santiago” w Río Santiago, La Plata. Wodowany

13. Wraz z *Capitán Cabral*. JFS 1990/91 podaje jako początkowy nowy numer rozpoznawczy P 01, który nie znajduje się w ewidencji. Periodyk podaje początkowe nowe numery rozpoznawcze P 02 i P 03 także dla jednostek bliźniaczych odpowiednio *Capitán Meza* i *Tte. Fariña*.

***Nanawa, Capitán Meza (II), Teniente Fariña* – dane techniczne**

Wyporność:	lekka 554 t; pełna 650 t; (pierwotnie, później 679 t);
Wymiary:	długość: 59,69 m całkowita; 56,77 m mpp; szerokość: 7,31 m; wysokość boczna 3,55 m; zanurzenie średnie 2,74 m; 2,27 m przy wyporności lekkiej
Maszyny główne:	dwa 2-suwowe silniki wysokoprężne MAN G10 Z30/42 każdy o mocy po 1000 KM (736 kW) przy 350 obr/min; 2 śruby
Prędkość:	16 węzłów maks., 8 węzłów (14,8 km/h) ekonomiczna
Zasięg:	2640/3000 Mm przy 16/10 węzłach, 66 t paliwa
Elektrownia:	dwa 6-cyl. silniki wysokoprężne G.M. Mod. 6261-A seria 71 o mocy 90 KM/60 kW przy 1200 obr/min z generatorami prądu stałego 240V DELCO Mod. F 6064, 250A awaryjny wysokoprężny zespół prądotwórczy MAN, 50 kW, 230 V
Załoga:	106, później zredukowana do 63, możliwość transportu 300 żołnierzy
Uzbrojenie	po wprowadzeniu do służby: 2-100 mm L/47 (pojedyncze typ argentyński), 2-20 mm (pojedyncze), 2-km 7,65 mm; później zmienione na 4-40 mm L/60 Bofors (2 podwójne), model argentyński „B” M. 45 z zapasem 3024 pocisków; 2-wkm 12,7 mm dodane w służbie paragwajskiej
Radary	1/nawigacyjny

Itaipú – dane techniczne	
Wyporność (woda słodka):	lekka 260,670 t; pełna 401,715 t; maksymalna 452,332 t
Wymiary:	długość: 46,30 m całkowita; 45,00 m mpp; szerokość: konstrukcyjna 8,45 m; maksymalna 8,58 m; wysokość boczna 2,50 m; zanurzenie średnie 1,005 m, przy wyporności lekkiej; 1,595 m przy wyporności pełnej (warunki „A”)
Maszyny główne:	dwa 12-cylindrowe silniki wysokoprężne MAN V16/18TLS każdy o mocy maks. po 986 KM (725 kW) przy 1600 obr/min; ciągłej 645 kW, 2 śruby
Prędkość:	11 węzłów (20 km/h) maks., 9,5 węzła ekonomiczna
Zasięg:	3200 Mm przy 11 węzłach, 4420 Mm ekonomiczny, autonomiczność 30 dob, 65 t (106,8 m ³) paliwa
Elektrownia:	dwa wysokoprężne zespoły prądowców G.M. 125 kVA; awaryjny wysokoprężny zespół prądowców MWM, 45 kVA; zespoły prądowców G.M. zostały zastąpione dwoma wysokoprężnymi zespołami prądowców Scania DS 11.01, 172 kW/125 kVA
Załoga:	9 oficerów, 42 podoficerów i marynarzy + 30 żołnierzy piechoty morskiej; możliwość transportu maks. 200 żołnierzy
Uzbrojenie	1-40 mm L/60 Bofors Mk 3 Mod.4; 2-wkm 12,7 mm; 2 moździerze/km – połączenie moździerza 81 mm z wkm 12,7 mm Mk 2 Mod.0;
Zapas amunicji	2000 pocisków 40 mm, 480 granatów 81 mm, 18 000 pocisków 12,7 mm
Lotnictwo pokładowe	platforma startowa dla lekkiego śmigłowca (Helibras HB-350B/UH-50 „Esquilo”)
Radary	1/nawigacyjny

w dniu 31 marca 1938 roku i wprowadzony do służby w dniu 1 lipca następnego roku z numerem rozpoznawczym M-10. Początkowo był przydzielony do Dywizjonu Ćwiczebnego Szkoły Marynarki Wojennej, później do 1 Dywizjonu Trałowców w Puerto Belgrano.

W roku 1954 okręt otrzymał nowe uzbrojenie. Dekretem Nr 8700 z dnia 20 listopada 1967 roku skreślony z listy floty i wystawiony na sprzedaż. Rozkazem Dowództwa Operacji Marynarki Wojennej z dnia 1 lutego 1968 roku został przeznaczony na sprzedaż do Paragwaju, który do rozkazu został w konsekwencji ratyfikowany dekretem Nr 1155 z dnia 5 marca tego roku. W dniu 4 maja 1968 roku *Py* opuścił Puerto Novo w towarzystwie *Seaver* (późniejszy *Capitán Meza*) kierując się ku Asunción. Tam dwa dni później miała miejsce zmiana bandery i oficjalna ceremonia wprowadzenia okrętu do służby. Jednostka otrzymała nazwę *Teniente Fariña* (numer rozpoznawczy M 3, NC.2022), od nazwiska bohatera wojny z lat 1864-70. Bazował okresowo w Bahía Negra. W czerwcu 1989 roku przeklasyfikowany na patrolowiec [*Patrullero*] otrzymał nowy numer rozpoznawczy P 04 (NC.2023), pod dowództwem COMFG. Obecnie zmienił *Humaitá* na jego miejscu postoju w okolicach pałacu rządowego w Asunción.

ITAIPÚ – patrolowiec [*Patrullero*]; brazylijski typ „Roraima”

Kontrakt na budowę jednostki przez „Arsenal de Marinha de Rio de Janeiro” (AMRJ) został podpisany w dniu 6 października 1982 roku i ogłoszony w dniu 11 kwietnia roku następnego. Stępkę okrętu o numerze stocznio- wym 109 położono w dniu 30 marca 1983 roku, a jego kadłub wodowano o godz. 1500 16 marca roku następnego. Pierwsze próby okręt rozpoczął 14 lutego 1985 roku, a próby ostatecz-

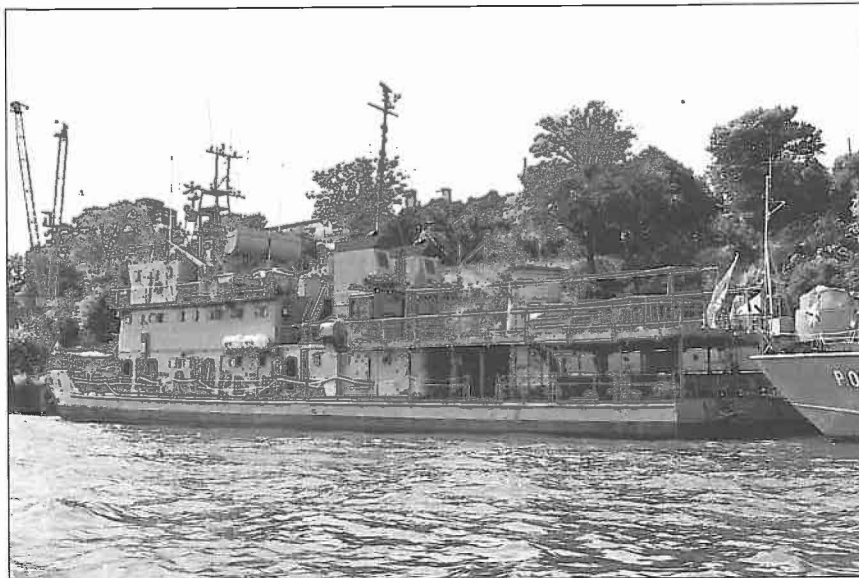
ne zakończono 25 marca tego roku. Ceremonia podniesienia bandery na jednostce miała miejsce w dniu 2 kwietnia 1985 roku.

Itaipú wyszedł z w dniu 17 maja 1985 roku wioząc dwa nowe śmigłowce Helibras HB-350B/UH-50 „Esquilo” przeznaczone dla paragwajskiej marynarki wojennej. Okręt został formalnie wprowadzony do służby w obecności prezydenta podczas ceremonii, która odbyła się 11 lipca 1985 roku w Asunción. Okręt uczestniczył w zamachu stanu 2/3 lutego 1989 roku ostrzeliwując granatami moździerzowymi centralną komendę policji w centrum Asunción, której broniło ponad 200 lojalnych prezydentowi policjantów i która nie mogła być ostrzeliwana ogniem bezpośrednim.

Pierwszy numer rozpoznawczy okrętu P 2 (NC.2071), został w czerwcu 1989 roku zmieniony na P 05 (NC.2024). Okręt znajduje się pod komendą COMFG.

Kanonierka rzeczna *Itaipú* (P 05), 10.04. 2003 r. w Asunción. Za nim patrolowiec *Nanawa*.

Fot. © Hartmut Ehlers



Boquerón – dane techniczne	
Wyporność:	lekka 528 t; pełna 1144 t; desantowa 755 t lekka 513 t; standardowa 743 t; pełna 902 t; (w służbie Paragwaju)
Wymiary:	długość: 63,10 m całkowita; 62,06 m na KLW; 60,83 m mpp; szerokość: konstrukcyjna 10,52 m; maksymalna 11,00 m; wysokość boczna 4,04 m; zanurzenie przy wyporności pełnej 1,98 m – dziób; 2,59 m – rufa zanurzenie przy wyporności pełnej w służbie Paragwaju: 1,30 m – dziób; 1,74 m – śródokręcie; 2,18 m – rufa (woda słona)
Maszyny główne:	dwa 10-cylindrowe silniki wysokoprężne Fairbanks-Morse 38D8Q każdy o mocy ciągłej po 1440 KM (1074 kW) przy 750 obr/min; maks. po 1600 KM (1193 kW); 2 śruby trójskrzydłowe $\varnothing 1,34$ m; oryginalne silniki zostały zastąpione dwoma 6-cylindrowymi silnikami wysokoprężnymi Hanshin
Prędkość:	13,3 węzła, 9,5 węzła ekonomiczna
Zasięg:	2650 Mm przy 10 węzłach, 150 t (186,8 m ³) paliwa sumarycznie (pierwotnie 72 t); pojemność zbiorników wody słodkiej – 47,843 m ³
Elektrownia:	dwa wysokoprężne zespoły prądotwórcze Stork-Werkspoor ROK 156, każdy po 199 kW (270 KMe) przy 1200 obr/min; awaryjny wysokoprężny zespół prądotwórczy MWM, 33 kW (45 KM) przy 2500 obr/min;
Urządzenia pomocnicze:	kocioł Cleaver Brooks model 0-B-5M; wyparownik E.B.Badger and Sons Co., model X-2
Załoga:	4 oficerów, 54 podoficerów i marynarzy(USN); 35 (Arg. jako BDM); 71/maks. 126 + 1000 żołnierzy (Paragwaj)
Uzbrojenie	2-40 mm L/56 (podwójne) 4-20 mm (pojedyncze) w służbie USN; brak jako BDM, 2-40 mm L/56 (podwójne) jako <i>Corrientes</i> ; w służbie Paragwaju: 2-40 mm L/60 Bofors (podwójne), 1-40 mm L/60 Bofors (pojedyncze), 4-20 mm Oerlikon (pojedyncze, później zastąpione przez 2 wkm-12,7 mm), 2-47 mm L/40 działka salutowe Armstrong
Kontrola ognia	GFCS Mk51
Lotnictwo pokładowe	platforma startowa dla lekkiego śmigłowca (Bell 47G, HB-350B)
Radary	1/nawigacyjny

BOQUERÓN – okręt dowodzenia [*Buque Comando*] oraz tender sił lekkich, wcześniej amerykański średni okręt desantowy (MLS)

Okręt został zbudowany dla Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych jako LSM-86 przez Brown Shipbuilding Co., w Houston w stanie Teksas. Wodowany w dniu 15 września 1944 roku, wprowadzony do służby w dniu 13 października tego samego roku. W dniu 4 marca 1946 roku został przeniesiony do rezerwy na Terminal Island w stanie Kalifornia.

Jednostka została sprzedana Argentynie za 120 tys. USD i w dniu 10 września 1948 roku przejęta na Terminal Island jako BDM Nr 2 (numer rozpoznawczy Q 70). Po przeprowadzeniu remontu w prywatnej stoczni San Pedro, w dniu 18 maja 1949 roku okręt wyszedł ku Argentynie w towarzy-

stwie eks-amerykańskich lekkich barek desantowych piechoty (LCIL): BDI 1, BDI 2, BDI 3, BDI 4 oraz BDI 15 i w dniu 25 lipca zawinął do bazy marynarki wojennej w Río Santiago.

Po przejściu w 1967 roku 6 brytyjskich trałowców typu *Ton* zdecydowano o przebudowie okrętu na tender uzbrojenia minowego [*Buque Apoyo Minador*], które to zadanie wykonał w latach 1969-69 arsenał marynarki wojennej w Buenos Aires. Jednostka została ponownie wcielona do służby jako *Corrientes* (numer rozpoznawczy Q 70) z portem macierzystym Puerto Belgrano. W czerwcu 1971 roku skreślono ją z listy floty pozostawiając do dyspozycji w Buenos Aires.

Okręt został sprzedany Paragwajowi jako śmigłowcowiec [*Portahelicópteros*] z dodaną na rufie platformą startową dla lekkiego śmigłowca i w dniu 1 czerwca 1972 roku wyszedł do Asunción dokąd dotarł 13 lipca. Pięć dni później miała

miejsce zmiana jego bandery, po czym z nową nazwą *Boquerón* (znak rozpoznawczy P-H, NC.2071)¹⁴ pełnił służbę jako tender sił lekkich oraz mobilny port śmigłowcowy na rzece Paragwaj. W dniu 1 kwietnia 1979 roku zmieniono jego numer rozpoznawczy na B.C.1 (NC.2010) oraz podporządkowano go jako okręt dowodzenia pod komendę COMFG (rozkaz COMAR Nr 36 z tego samego dnia). Okresowo bazował w Puerto Rosario. Jego ostatnie aktywne zadanie miało miejsce pomiędzy 12, a 14 kwietnia 1988 roku, kiedy został przeho-

Była jednostka dowodzenia *Boquerón*, 10.05.2000 r. na obszarze COMTRANAV w Sajonii. Fot. © Hartmut Ehlers



14. Nazwa *Teniente Pratt Gill*, która jest wykazywana w periodykach dotyczących marynarki wojennej (np. *Jane's 1977/78*) nigdy w rzeczywistości nie była noszoną przez okręt. Znajdujące się w Arsenale Marynarki Wojennej akta *Boquerón* jasno pokazują, że jednostka początkowo była określana w korespondencji marynarki wojennej jako P-H lub „Portahelicópteros”, a dopiero w dokumencie z 1974 r. jako B.C.-1 *Boquerón*.

Boquerón – dane techniczne	
Wielkości pomiarowe:	714 BRT, 314 NRT, 1047 DWT, 1776 t obciążenie pełne
Wymiary:	długość: 73,60 m całkowita; 65,60 m mpp; szerokość: konstrukcyjna 11,10 m; konstrukcyjna wysokość boczna 6,10 m; zanurzenie maksymalne 3,66 m
Maszyny główne:	8-cylindrowy silnik wysokoprężny MWM BRH-348AV o mocy po 1300 KM (956 kW) przy 375 obr/min
Prędkość:	12,5 węzła maksymalna, 10,5 węzła ekonomiczna
Zasięg:	9600 Mm, 182 t paliwa
Elektrownia:	trzy wysokoprężne zespoły prądotwórcze MWM RHS-518V, każdy po 61 kW (83 KM) przy 1800 obr/min
Załoga:	20 + 7 szkolonych
Zdolność ładunkowa	839,81 t
Radary	1/nawigacyjny

lowany z Sajonia do Rosario i z powrotem. Jego siłownia oraz urządzenie sterowe nie nadawało się już do eksploatacji.

Zgodnie z notatką COMFG z dnia 2 grudnia 1994 roku możliwe było dalsze użytkowanie jednostki poprzez jej wykorzystanie jako barki do przewozu czołgów i ładunków ze względu na duże możliwości transportowania czołgów. Okręt został wycofany ze służby specjalnym rozkazem Nr 119 COMAR z dnia 21 grudnia 1995 roku. Eks-Boquerón został następnie pozbawiony części wyposażenia będąc później wykorzystywanym przez COMTRANAV jako magazyn do czasu, aż rozkazem Nr 174 z dnia 5 czerwca 1998 pozwolono na jego sprzedaż. Notatką DIRMAT z dnia 29 czerwca 1998 roku oszacowano jego wartość złomową na 32 000 USD. Jednostka została sprzedana „Empresa Lineas Panchita G.” w Asunción i w maju 2000 roku, za zgodą COMTRANAV, wyciągnięta na brzeg w Sajonia. W kwietniu 2003 roku okręt był już częściowo rozmontowany ze zdemontowanymi silnikami. Jego złomowanie zakończono w 2004 roku.

GUARANÍ – transportowiec i okręt szkolny [Transporte Naval i Buque Escuela Ultramar, B.E.U.]

Jednostka została zbudowana jako typowy frachtowiec przybrzeżny z dwoma ładowniami przez „Astilleros Tomás Ruiz de Velasco” w hiszpańskim Bilbao i nosiła stocznioowy numer 101. Wodowana jako *Cerro Cora* została później przemianowana na *Guaraní*. W dniu 29 grudnia 1967 roku okręt rozpoczął próby morskie i miesiąc później, rozkazem dziennym COMAR Nr 11, został przyjęty przez dowództwo transportu marynarki wojennej. Nie przydzielono mu żadnego numeru rozpoznawczego (NC.2103). Po ceremonii podniesienia bandery, która odbyła się w dniu 1 marca 1968 roku w Bilbao, w dniu 10 kwietnia wyszedł w morze zawijając w dniu 5 maja do Montevideo. W dniu 13 maja *Guaraní* wszedł na wody ojczyste.

Chociaż okręt był przeznaczony do służby transportowej marynarki wojennej, większość czasu do 1990 roku spędzał jako frachtowiec na szlaku łączącym Asunción z Europą eksploatowany komercyjnie przez Marynarkę Wojenną. Podczas tych podróży, które zawiadły go aż do Hamburga w Niemczech, na *Guaraní* prowadzono regularne szkolenia zaokrętowanych kadetów mające na celu nabycie przez nich doświadczenia morskiego.

Podczas jednego z takich rejsów z załogą 21 osób rozpoczętego pod koniec listopada 1973 roku w Hamburgu, kiedy w dniu 2 grudnia jednostka znajdowała się 250 Mm na południowy-zachód od francuskiego

Brestu w jej siłowni wybuch pożar, w wyniku którego zginęły 2 osoby. Okręt został opuszczony przez załogę, która została podjęta przez radziecki tankowiec *Leninabad* (16 osób) oraz duński frachtowiec *Aveiro Star* (3 osoby). Uszkodzona jednostka w dniu 8 grudnia została doholowana do Bilbao w Hiszpanii przez holownik ratowniczy *Albatros* niemieckiej firmy „Bugsier Towing”. W ciągu 1974 roku *Guaraní* został wyremontowany przez hiszpańską „Astilleros Olaveaja”. W lipcu i sierpniu 1978 jednostka przeszła remont silnika w niemieckiej firmie „Bartels und Lüders” w Hamburgu. Od 1991 roku, ze względu na utratę ważności certyfikatu klasyfikacyjnego, okręt jest jedynie wykorzystywany w rejsach rzecznych na trasie Asunción-Montevideo. Ostatnią taką podróż odbył na przełomie września i października 2000 roku.

Pierwotnie jednostka była pomalowana w całości na szaro, w grudniu 1997 roku uzyskała jednak nowe malowanie, w którym kolorem kadłuba był szary, a elementów konstrukcyjnych powyżej niego biały. W taki sposób jednostka była ciągle pomalowana w kwietniu 2003 roku. *Guaraní* został wycofany ze służby w 2008 roku i zacumowany w Punta Remanso na wschodnim brzegu rzeki bezpośrednio poniżej mostu Transchaco. Jego miejsce cumowania w Sajonia zajęła kanonierka *Humaitá*.

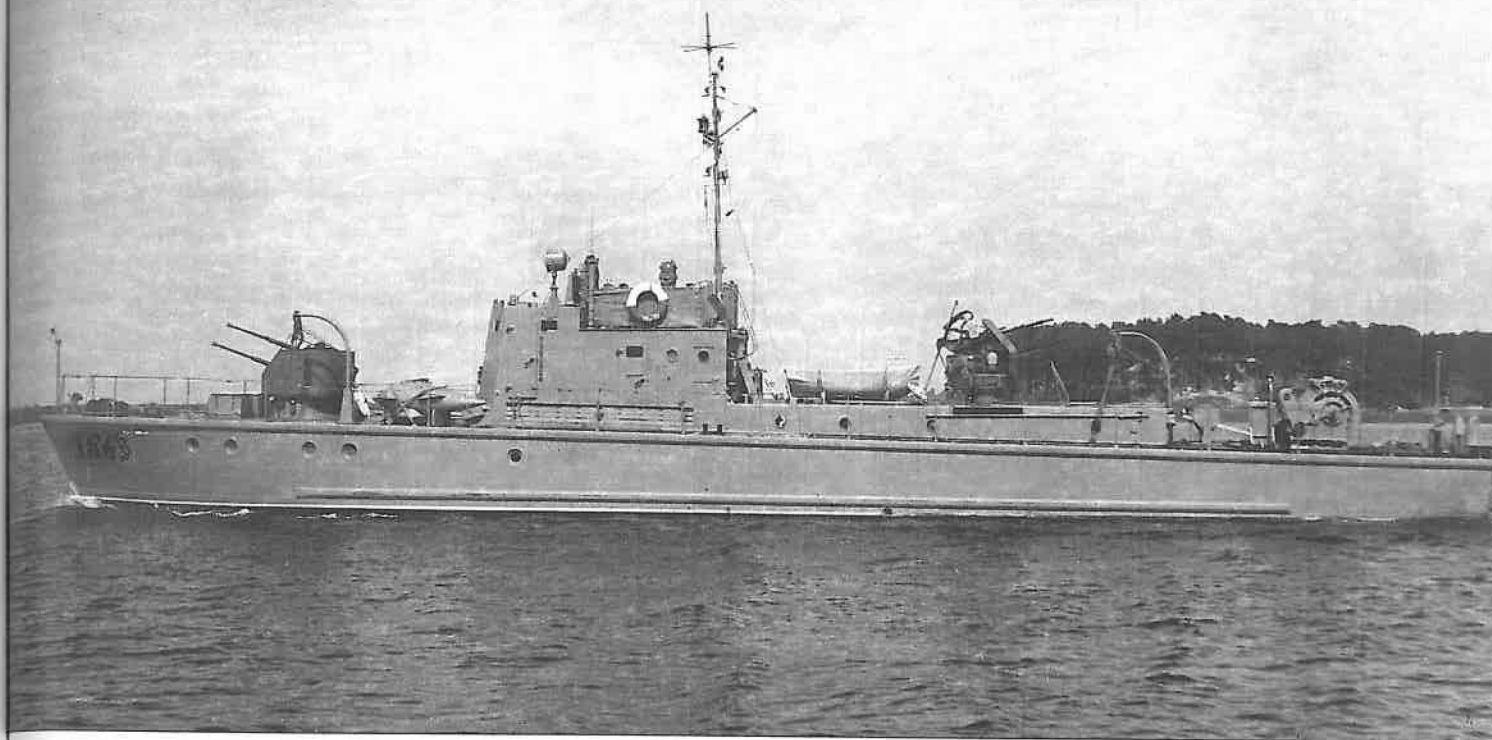
(ciąg dalszy nastąpi)

Tłumaczenie z języka angielskiego Jarosław Palasek

Transportowiec i jednostka szkolna *Guaraní*, 10.05.2000 r. w Sajonii, Asunción.

Fot. © Hartmut Ehlers





Trałowiec rzeczny projektu 151

Pierwszy seryjny okręt wojenny budowany w Polsce po II wojnie światowej

Przeznaczenie kutrów

Zadania, jakie miał wypełniać rzeczny kuter trałowy to:

- zwalczanie min niekontaktowych i kontaktowych na wodach zamkniętych rzek i jezior,
- trałowania min kontaktowych i niekontaktowych na płytkich wodach przybrzeżnych, redach, drogach wodnych oraz w portach,
- stawianie min zarówno na wodach zamkniętych rzek i jezior, czy też na płytkich wodach przybrzeżnych, redach, drogach wodnych,
- w sporadycznych przypadkach po przebrojeniu w bomby głębinowe w roli „eskortowca”.

Historia projektu i budowy kutrów

Po zakończeniu II wojny światowej w ZSRR nastąpił gwałtowny rozwój sił trałowych. Powstawały różne projekty w tym kutrów trałowych. Preferowano jednostki które można by było wykończyć do różnych zadań. Tak powstały słynne „Jarosławce” (projekt 361), kutry budowane w różnych wersjach w seriach liczących po kilkaset jednostek.

Projekt 151 nie należał do nich. Miał być tylko trałowcem rzeczny przysto-

sowanym do transportu kolejną, przeznaczonym do działań na wodach śródlądowych ZSRR.

Głównym projektantem był Dmitrij Rudakow, a projektowanie z ramienia marynarki nadzorował – B.N. Uszakow.

Prototypowy trałowiec tego typu został zbudowany w ZSRR. Od 1954 r. serie liczącą 30 jednostek wykonano w stoczni „Awangard” w Pietrozawodsku. Następnie dalszą produkcję postanowiono przekazać do Polski.

Historia licencyjnej budowy kutrów w Polsce

Los sprawił że pierwsze okręty wojenne zbudowane seryjnie w powojennej Polsce, powstały w Stoczni Rzecznej w Pleniewie (wcześniej stocznia nr 11 w Górkach Zachodnich). Od 1953 r. podlegała Zjednoczeniu Morskich Stoczní Remontowych, które z kolei podporządkowane było Ministerstwu Żeglugi. Jak napisano na stronie internetowej obecnej Stoczni Wisła: *„Bezprecedensowym wydarzeniem w historii firmy było podjęcie się budowy dużej serii statków. Były nimi drewniane trałowce typu D-151 przeznaczone dla ZSRR według dokumentacji armatora. W sumie do*

1960 roku zbudowano 54 takie jednostki, w tym 7 dla kraju”.

Polska zakupiła licencję na budowę tego typu trałowców na potrzeby naszej floty, oraz dla WMF ZSRR. Polonizacją dokumentacji zajęło się CBKO-2. Zostało ono powołane jako wydzielone samodzielne biuro konstrukcyjne 1 października 1952 r. Dokumentację przygotowano pod oznaczeniem: projekt 1.

Podjęto decyzję o rozbudowie Stoczni Rzecznej w Pleniewie i uruchomieniu w niej budowy kutrów trałowych projektu 1. Realizację tych zadań umożliwiała Uchwała Prezydium Rządu nr 35/S zapadła w dniu 29 stycznia 1952 r.

Plan Budowy dla potrzeb MON i eksportu do ZSRR ustalony w październiku 1954r. w wyniku rozmów przez Państwową Komisję Planowania Gospodarczego i Sztab Generalny WP na podstawie Uchwały z dn. 23.08.1954 r. Prezydium Rządu nr 19/S przewidywał: w 1955 roku budowę dla PMW 3 trałowców, w 1956 r. dla PMW 3 + 5 dla ZSRR. Odpowiednio w następnych latach tj. w 1957 r. 5+7; w 1958 5+11; w 1959 6+10; oraz w 1960r. 16 dla ZSRR. Tak więc na stan PMW miały trafić 22 trałowce licencyjnego projektu 1.



Radziecki trawowiec „372” przy nabrzeżu stoczni w Błagowieszczeńsku, 24.06.1989 r. Uwagę zwraca złożony maszt. Fot. Wiktor. W. Lewczenko

Co prawda plan kontradmirała Włodzimierza Brunona Steyera z dn. 03.05.1947 r. przedstawiony Sztabowi Generalnemu WP zakładał między innymi posiadanie przez MW 24 kutrów trawowych o wyporności od 60 do 80 t.

Pierwszy z nich *TR-41* został przekazany w dn. 04.04.1955 r. Cena jednego trawowca wynosiła ok. 7 milionów złotych.

Budowa kutrów

Ustalenie ilości zbudowanych kutrów w oparciu o dostępne publikacje jest utrudnione. I tak według:

- J. W. Skorochoła *Otieczestwiennye protivominnyje korabli (1910-1990)*, Sankt-Petersburg 2003. – Stocznia „Awangard” w Pietrozawodzku w latach 1954-1960 zbudowała 30 jednostek, brak informacji o budowie w Polsce.

- V tomie książki *Istoriya otieczestwiennego sudostrojenija* – około 30 jednostek, prototyp zbudowany w stoczni Nr 789 w 1954 roku, reszta w Polsce w latach 1955-60.

- A.S. Pawłowa w *Wojennyje korabli SSSR i Rossii 1945-1995* – 48 jednostek o oznaczeniach RT 20-28, 33-35, 145-154, 157-170, 175-196; ale wg oznaczeń jest 57!,

- W.P. Kuzina i W.I. Nikolskiego *Wojenno-morskij flot SSSR 1945-1991* – ponad 100 jednostek, nie ma informacji o ich budowie w Polsce, lecz podane są dwie stocznie radzieckie: Nr 789 i stocznia nr 363 (Srednienewskij SSZ w Leningradzie).

- S. Breyer i N. Polmar w *Guide to the Soviet Navy* (1977) – podają informacje o transferze 8 nieukończonych kadłubów do Rumunii, gdzie miały być ukończone jako VD 241-248 (VD=Ve-

dete Dragoare); *Conway's* podaje numery 421-428. Jednak Marian Moşneagu w *Politica navală postbelică a României (1944-1958)* podaje, że 6 jednostek o numerach od VD 241 do VD 246 zostało zbudowanych przez stocznnię Şantierul Naval w Oltenița w latach 1956-1959. Jednostki utworzyły 519. dywizjon trawowców rzecznych (*Divizionul 519 Dragoare Fluviale*).

Jako pewne można przyjąć informację dotyczącą budowy trawowców

Rumuński trawowiec VD-246 na Dunaju. Fot. „Politica navală postbelică a României (1944-1958)”



w stoczni z Pleniewa w ilości 7 jednostek dla MW PRL oraz 47 jednostek zbudowanych dla MW ZSRR w latach 1955-1960. Informacja ta jest zamieszczona na stronie Stoczni Wisła Sp. z o.o. (<http://www.stoczniawisla.pl/kronika.html>) również (informacja została potwierdzona przez dyrektora technicznego stoczni w rozmowie telefonicznej z autorem w 2006 r.). Jednak wg witryny Russian-Ships.info w Pietrozawodzku (i tylko tam, nie licząc siedmiu polskich z Pleniewa) zbudowano 52 kutry projektu 151 (<http://russianships.info/boevye/151.htm>).

Opis kutra

Głównopokładowy kadłub okrętu wykonany był z drewna. Podzielony został na 12 przedziałów. Na pokładzie ustawiona była jednokondygnacyjna stalowa pokładówka, zabezpieczona cienkimi płytami pancernymi. Została ona obniżona na długości mniej więcej 2/3 w kierunku rufy. Na tym obniżeniu usadowiony był odkryty pomost dowodzenia z kołem sterowym, kolumną kompasu magnetycznego i reflektorem. Do tylnej ściany pokładówki na jej środku przymocowany był maszt palowy z światłami pozycyjnymi. Następnie pokładówka przechodziła w świetlik maszynowni. Za nim znajdował się wyciągarka kabla trału elektromagnetycznego. Na samej rufie, po obu jej stronach znajdowały 2 żurawiki do obsługi trału kontaktowego. Osobny żurawik znajdował się na pokładzie dziobowym po lewej burcie, który służył do obsługi pływaka trału akustycznego.

Uzbrojenie przeciwlotnicze zapewniały: na dziobie odkryte stanowisko typu 2M-3 z dwulufową armatą plot. kal. 25 mm z zapasem 1000 szt. amunicji, oraz ustawione na dachu świetlika stanowisko wkm 14,5 typu 2M-7, również z 1000 szt. amunicji. Na kutrze prototypowym oraz pierwszych kutrach seryjnych budowanych w Pietrozawodzku montowane było stanowisko 2 lufowych wkm-ów DSzK. kal. 12,7 mm typu UK. Były również używane przez Rosjan kutry, które zamiast wkm-ów otrzymały dwa stanowiska typu 2M-3M.

Uzbrojenie przeciwwinowe (tralowe) składało się z:

- rzeczno-tral kontaktowego typu RKT-1 lub elektromagnetycznego trału typu: SEMT-1;
- holowanego trału akustyczny BAT-2 (którego pławak był zamocowany na pokładzie dziobowym po lewej burcie).



Kilka widoków rodzajowych tralowców wykonanych w czasie Świąta MW. Widok w kierunku dziobu, działko kal. 25 mm zakryte brezentem.
Fot. Archiwum 8. FOW



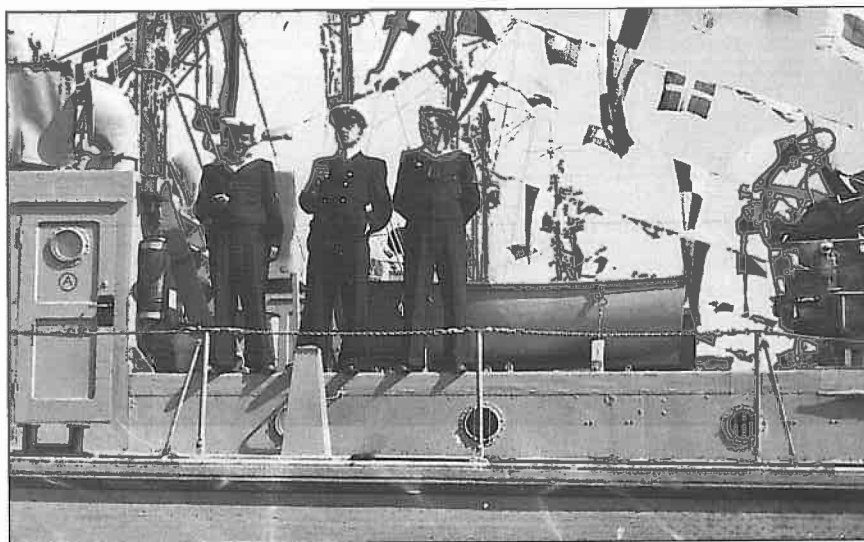
Tym razem ujęcie z dziobu w kierunku nadbudówki.

Fot. Archiwum 8. FOW

Ciekawe ujęcie elementów nadbudówki.

Fot. Archiwum 8. FOW





Widok na śródokręcie.

Fot. Archiwum 8. FOW

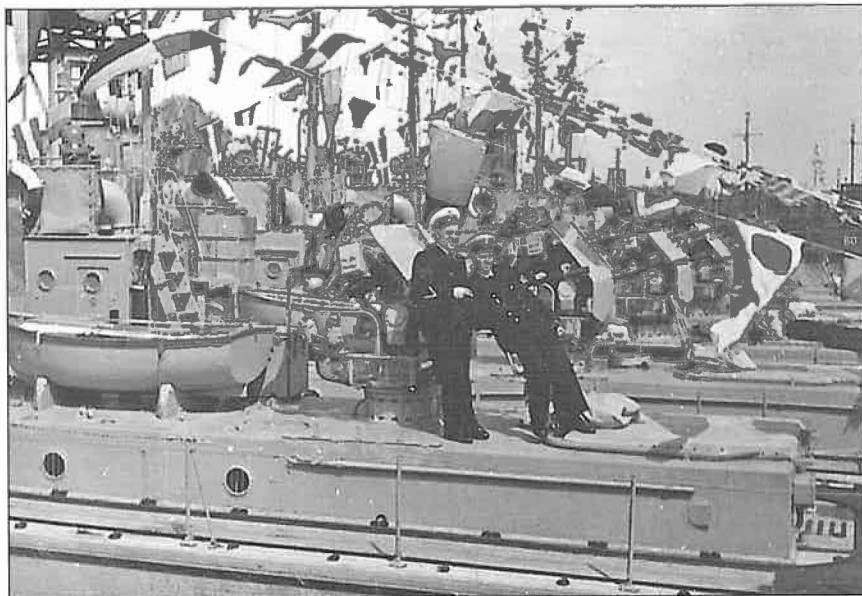


Chwila odpoczynku, każde miejsce jest dobre.

Fot. Archiwum 8. FOW

Sценка rodzajowa przy rufowym wkm kal. 14,5 mm.

Fot. Archiwum 8. FOW



Kutry przystosowane były do stawiania min i miały na pokładzie wzdłuż świetlika zamontowane dwa torry minowe dla: 25 min JAM lub 13 min KMP lub 6 min AMD-500.

Ponadto do zwalczania okrętów podwodnych tralowiec mógł zabierać zamiennie 24 bomby głębinowe.

Polskie kutry posiadały stację nawigacyjną określenia pozycji RYM-O współpracującą z stacjami brzegowymi systemu RYM montowanymi na samochodach pozwalającymi na dokładne określenie pozycji okrętu.

Radzieckie jednostki w ramach modernizacji wyposażono w stację radiolokacyjną Fakiel MO oraz urządzenia demagnetyzacyjne.

Do napęd tralowców budowanych w ZSRR użyto 2 dwunastocylindrowych silników Diesla typu 3D6S o mocy 150 KM każdy. Natomiast tralowce z Płeniewa napędzały 2 dwunastocylindrowe silniki Diesla typu Wola 300S, będące licencyjnym wariantem silnika 3D12, osiągające moc 220 kW (300 KM) przy 1500 obrotów/min. Każdy z nich napędzał 1 śrubę. Oprócz silników głównych w tym samym przedziale maszynowni znajdowały się 2 generatory prądowórcze Diesla o mocy 12,5 kV, oraz rewersor sterujący składowymi pola magnetycznego trawu magnetycznego (szafa sterownicza).

Służba w MW PRL

Zbudowane w latach 1954-1956 dla PMW kutry otrzymały oznaczenia alfanumeryczne i nie posiadały nazw własnych. W początkowym okresie służby nosiły oznaczenia od TR-41 do TR-47 (Tralowiec Rzeczny), które zostały zmienione po 01.01.1960 r. na numery burtowe odpowiednio od 811 do 817. Na pierwszym z nich banderę podniesiono w dniu 04.04.1955 r. Miejscem jego postoju został port wojenny na Helu. Był on pierwszą jednostką nowo powstającej grupy Kutrów Tralowych z miejscem formowania i szkolenia w porcie wojennym na Helu. Natomiast na ostatnim z nich TR-47 bandera została podniesiona w dn. 07.10.1956 r. Dowódcami kutrów zostali młodzi absolwenci z OSMW, rocznik promocji 1955/56.

Podczas stacjonowania na Helu kutry brały udział w ćwiczeniach tralowania, a w czasie wydarzeń październikowych 1956 r. kutry grupy pełniły służbę dozоровą na wodach Zatoki Puckiej i Gdańskiej.



Przybycie trałowców drogami śródlądowymi do Świnoujścia w październiku 1956 r. Z prawej widoczna rufa jednostki desantowej. Fot. Archiwum 8. FOW

Po skompletowaniu i zgraniu grupa została przebazowana do Świnoujścia w listopadzie 1956 r. Port ten był ich portem macierzystym do końca służby. Operacja przebazowania odbyła się drogami śródlądowymi. Trałowce z Helu przeszły przez Zatokę Gdańską do ujścia Wisły, dalej do Bydgoszczy skąd Kanałem Bydgoskim na Noteć,

dalej Wartą na Odrę. Niał do Szczecina przez Zalew Szczeciński i Kanał Piastowski do Świnoujścia. Ze względów bezpieczeństwa trasę kutry pokonywały za dnia zatrzymując się na nocleg między innymi w: Grudziądzu, Bydgoszczy, Czarnkowie, Gorzowie i Szczecinie. Rejs przebiegał bez większych problemów mimo że zało-

gi nie były szkolone do operowania na rzekach. Co prawda doszło do niewielkiej kolizji (zassania kadłubów wyprzedzanej barki z ostatnim okrętem zespołu na wąskim odcinku Warty) w wyniku której zostały otarte kadłuby obu jednostek. Zespołem dowodził por. mar. Feliks Reguła, a nawigatorem tego nietypowego rejsu był kpt. mar. B. Pleda,

Ujęcie TR-41 w trakcie cumowania, październik 1956 r.

Fot. Archiwum 8. FOW



Dane techniczno-taktyczne kutrów trawowych proj. 151 budowanych na licencji w Polsce jako projekt nr 1

Wyporność:

standardowa 46,40 t; pełna 49,20 t

Wymiary:

długość 27,70 m; szerokość 4,10 m; zanurzenie 0,60 m,

Osiągi:

prędkość maks. 15,1 w.; ekonomiczna 10,0 w.; zasięg 500 Mm/10 w.;

autonomiczność 3 doby

Zapasy:

2,27 t oleju napędowego; 0,20 t wody; 0,2 t prowiantu

Załoga: 16 osób

2 oficerów; 3 chorążych podoficerów zawodowych; 11 marynarzy;

Napęd główny:

2 wysokoprężne 12 cylindrowe silniki spalinowe Wola 300 o mocy normalnej 2 x 150 KM, każdy przy obrotach 1500 obr./min.

Zespoły prądowocze:

2 generatory dieslowskie o mocy 12,5 kWt

4 baterie akumulatorów typu GSTK-180 o napięciu 24 V

Uzbrojenie

Artyleryjskie:

stanowisko typu 2M-3 25 mm (1 x II), zapas do 1000 pocisków w zależności od stanu gotowości

wkm typu 2M-7 14,5 mm (1 x II), zapas do 1000 pocisków w zależności od stanu gotowości

Trawowe: rzeczny traw kontaktowy typu RKT-1 lub elektromagnetyczny traw typu: SEMT-1 lub holowany traw akustyczny BAT-2

Minowe:

2 tory minowe dla min:

25 min JAM, lub 13 min KMP lub 6 min AMD-500

Wyposażenie radiolokacyjne i obserwacji technicznej:

stacja nawigacyjna określenia pozycji RYM-0

Wyposażenie radiolokacji:

radiostacja R-609 z anteną dipolową montowaną na rei masztu

który w okresie międzywojennym służył w Flotyli Pińskiej¹.

Po przejściu do Świnoujścia został powołany rozkazem nr 056/Org. z dn. 13.11.1956 r. Dywizjon Kutrów Trawowych (JW 2866). Pierwszym dowódcą dywizjonu został por. mar. Feliks Reguła, który dowodził nim do 1963 r.

Rozkazem MON nr 535 z dn. 05.10.1956 r. na dowódców kutrów i ich pomocników² zostali powołani podporucznicy marynarki:

- TR-41 – Ryszard Jarmołowski i Ignacy Tuchewicz;

- TR-42 – Bogdan Dykow i Włodzimierz Stasiak;

- TR-43 – Kazimierz Gorzkiewicz i Stanisław Stępa;

- TR-44 – Kazimierz Boruń i Zenon Pawełczyk;

- TR-45 – Mirosław Okiński i Stanisław Sawka;

- TR-46 – Stanisław Smoczyk i Eugeniusz Wróbel;

- TR-47 – Henryk Tworek i Bronisław Zakrzewski.

Kutry dywizjonu będące w istocie trawowcami rzeczny operowały głównie na Zalewie Szczecińskim i wodach przybrzeżnych Zatoki Pomorskiej wykonując zadania szkoleniowe jak i trawowania bojowe. Prowadziły również szkolenia oraz trawowania bojowe na pełnym morzu, ale przy jego stanie powyżej 4^oB trawowania odbywały się delikatnie mówiąc na granicy bezpieczeństwa okrętów i załóg.

Po raz pierwszy kutry pokazano publicznie w 1957 r. podczas Dnia Marynarki Wojennej w czasie Dni Morza. Wzięły one udział wraz z innymi okrętami Bazy, w tradycyjnej paradzie przy Wałach Chrobrego w Szczecinie. Kolejny raz podczas central-

nych obchodów Dni Morza w 1959 r., odbyła się w Szczecinie parada okrętów wojennych PMW w której wzięły wszystkie kutry dywizjonu. Była to największa w tym czasie parada okrętów MW w której wzięły udział oprócz kutrów dywizjonu, niszczyciele *Grom* i *Wicher*, trzy okręty podwodne, siedem trawowców bazowych, a odbierały ją najwyższe wówczas władze PRL-u oraz delegacja partyjno-rządowa Bułgarii z Todoreem Żiwkowem na czele.

Kolejny typ kutra trawowego przeznaczonego na potrzeby WMF ZSRR i PMW zlecono Stoczni Północnej w Gdańsku, która po otrzymaniu dokumentacji licencyjnej rozpoczęła budowę jednostek projektu 361 najpierw w wersji S, a następnie w wersji T od 1956 r. Kutry obu wersji, podobnie jak to miało miejsce w przypadku kutra projektu 151, trafiły do MW PRL (wersja T jako trawowe) oraz do WOP (wersja S jako kutry patrolowe).

Tak więc na stan dywizjonu rozkazem Dowódcy MW z dnia 27.06.1959 r. zostały wcielone kutry TR-51 do TR-58 projektu 361T, tworząc drugą grupę.

Zmiana numerów burtowych obu typów kutrów nastąpiła w dn. 04.01.1960 r. i otrzymały one numery trzycyfrowe³.

Kolejny raz z okazji Święta MW w dn. 26.06.1960 r. kutry dywizjonu zostały udostępnione do zwiedzania turystom i mieszkańcom Świnoujścia

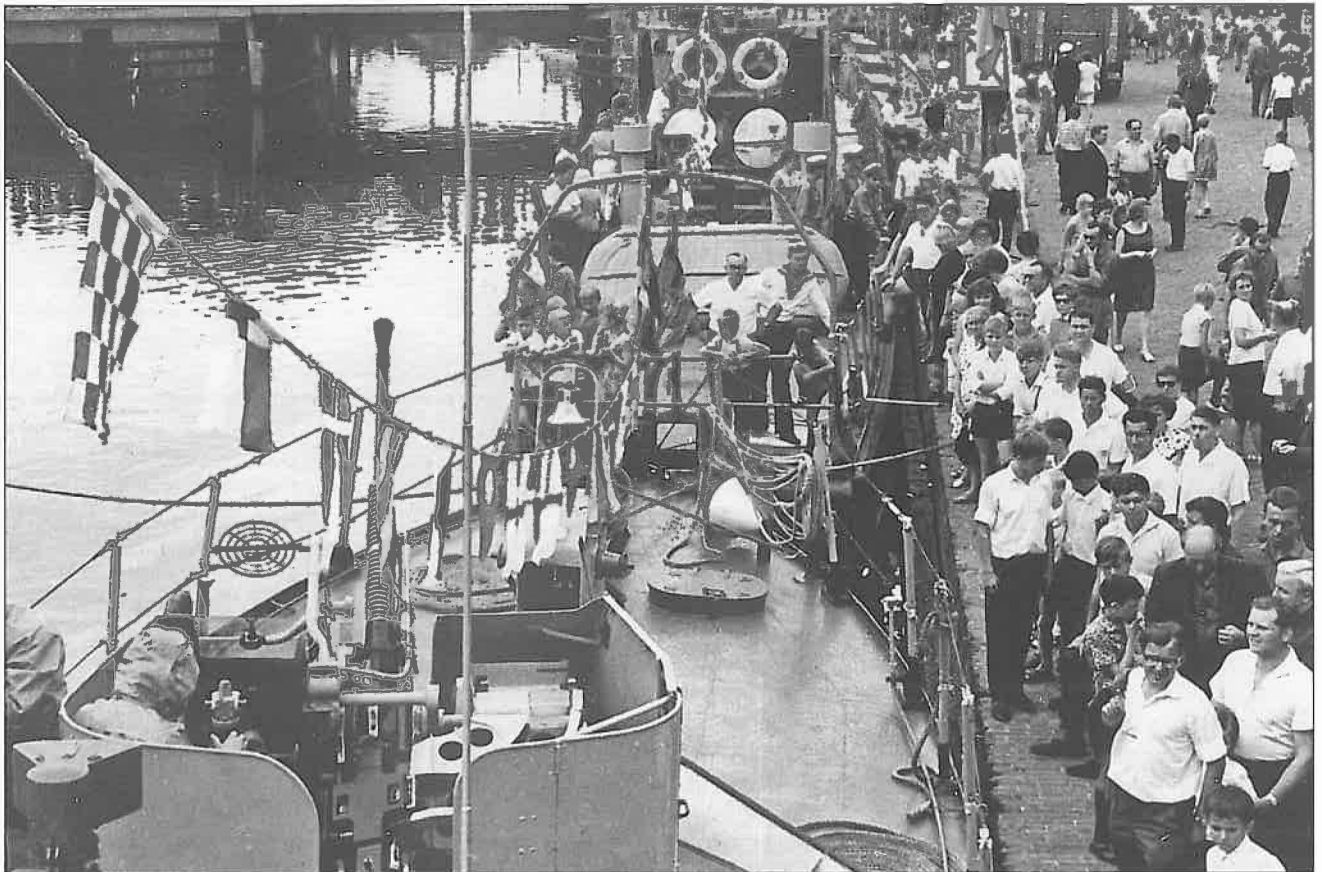
Pierwsze bojowe trawowanie dywizjonu wykonały w miesiącu lipcu 1960 r. trawowce TR- 41 nr burt. 811 do TR-45 nr burt. 815 oraz TR-47 nr burt. 817. Prowadzone było ono w Zatoce Pomorskiej na wysokości od Świnoujścia do Międzyzdrojów. Ten sam zespół wykonał kolejne trawowanie bojowe w miesiącach wrzesień i październik 1960 r. w rejonie Kołobrzegu.

Przeprowadził w 1963 r. trawowanie toru wodnego o szerokości 1 mili od redy Świnoujście, aż do wyspy Gre-

1. Na podstawie wspomnień ppor. mar. E. Słońskiego, dowódcy TR-44 w Biuletynie nr 2 z września 2002 r.

2. Zgodnie z obowiązującymi wówczas etatami na ścigaczach, kutrach i innych małych jednostkach zastępców dowódcy określano mianem pomocnika dowódcy, np. na kutrach trawowych byli pomocnicy dowódcy do spraw minowych, a dopiero na szczelbu dywizjonu lub grupy np. ścigaczy byli zastępcy dowódcy najczęściej d.s. politycznych.

3. Zachowały jednak stare nadal swoje nazwy alfanumeryczne jako imiona własne dla kutrów projektu 151 – TR (trawowiec rzeczny) + numer i dla kutrów trawowych projektu 361T – KTT + numer i występowały pod nimi w późniejszym czasie np. w rozkazach dowództwa MW w latach 70. ubiegłego wieku.



Wizyta trawowców w wschodnioniemieckim porcie Uckeründe w 1963 r. Jednostka obleżona jest przez dużą grupę zwiedzających. Urządzono dla nich nawet pokaz obsługi broni.
Fot. zbioru Wacław Bakun

ifswald wszystkimi siedmioma jednostkami. Dywizjon oczyścił również tory wodne: Świnoujście – Szczecin i Świnoujście – Dziwnów.

Na rejs nawigacyjny w dniach od 26 i 27.07.1962 r. wyszły kutry *TR-45* nr burt. 815 do *TR-47* nr burt. 817 do portów Wolgast i Peenemünde w NRD. Kolejny rejs nawigacyjny odbył się w 1963 r. Dwa kutry (*TR-44* nr burt. 814 i *TR-46* 816) przeszły przez Zalew Szczeciński do portu Uckeründe w NRD.

Nowym dowódcą dywizjonu w 1963 r. zostaje kpt. mar. Kazimierz Gorzkowicz który nim dowodzi do 30.09.1968 r. Kolejnym dowódcą dywizjonu zostaje kpt. mar. Izidor Gołębiewski, który dowodzi nim do 1983 r.

Kutry zostały wycofane z stanu dywizjonu na przełomie lat 1969 i 1970 rozkazem Dowódcy MW nr 01/org, z dn. 04.01.1970 r., który nakazywał z dniem 26.01.1970 r. przemianować *TR-42* na *K-12* i *TR-47* na *K-13*, z przeznaczeniem na kutry transportowe. Podniesiono na nich bandery jednostek pomocniczych. Natomiast w celu maskowania operacyjnego zachować do dnia 30.06.1970 r. kutry *TR-41*; *TR-43* oraz *TR-46* z ich dotychczasowymi

numerami burtowymi przyjmując na stan 42. dywizjonu pomocniczych jednostek pływających wszystkie ww. kutry. Kolejnym rozkazem nr 020/org. z dn. 23.05.1970 r. polecił skreślić z stanu kutry *TR-41*, *TR-43* i *TR-46* z dniem 15.07. 1970 r. z przeznaczeniem na złom. Kutry transportowe *K-12* i *K-13* służyły jeszcze w 1971 r. Na stanie dywizjonu pozostają jedynie kutry trawowe projektu 361T.

Kutry projektu 151/1 należały do udanych jednostek. Najlepiej świadczą o tym trawowania bojowe, które wykonywały na pełnym morzu, choć do tego celu nie były budowane. Ich niezłe właściwości morskie potwierdza również udział w ćwiczeniach na poligonach morskich np. w rejonie Ustki, gdzie brały również udział w pracach trawowych z minami bojowymi różnych typów. Do najtrudniejszych należały trawowania trawem elektromagnetycznym, którego cewka była holowana na 250 m kablu. Załogi lubiły te niewielkie okręciiki, gdyż na tamte czasy miały przyzwoite warunki bytowania.

W skład dywizjonu od grudnia 1969 r., aż do czasu jego likwidacji w styczniu 1986 r. wchodziła również Grupa Płetwonurków Minerów, którą dowodził

kpt. Woźnicki, a funkcje szefa pełnił st. bosman sztabowy Konowrocki. ●

Opracowano na podstawie:

1. Ju. W. Skorochod, *Otieczestwiennye protivominye korabli (1910-1990)*, Sankt-Petersburg 2003.
2. „Modelist-Konstruktor”, nr 3/1997.
3. Kroniki Bazy Marynarki Wojennej w Świnoujściu, archiwum 8. Floty Obrony Wybrzeża.
4. M. Soroka, *Polskie okręty wojenne 1945-1980*, Gdańsk 1986.
5. Cz. Ciesielski, W. Pater, J. Przybylski, *Polska marynarka wojenna 1918-1980*, Warszawa 1992.
6. R. Rochowicz, *Z dziejów polskiej marynarki wojennej: rok 1970*, „Morze Statki i Okręty”, nr 2/2005.
7. E. Słowski, *Przebazowanie – wspomnienia*, „Biuletyn Stowarzyszenia Oficerów MW RP”, nr 2 (wrzesień 2002 r. i 3 grudzień 2002 r.).
8. Rozmowy z komandorami w stanie spoczynku: Wacławem Bakunem, Izidorem Gołębiewskim i Kazimierzem Gorszkiewiczem.

Internet:

- <http://www.stoczniaawls.pl/kronika.html>
<http://www.8fow.mw.mil.pl/index.php?akcja=historia>
<http://fow.aplus.pl/forum/viewtopic.php?t=576&highlight=kutry+tra%B3owe>
<http://prospekta.net.ru/np151.html>
<http://russian-ships.info/boevye/151.htm>



Tego sierpniowego dnia nie zapomnę nigdy

Morze fascynowało mnie zawsze, było moją pasją, morze wypełniało głowę bogactwem młodościowych marzeń i pomysłów na dorosłe życie. Nikogo z bliskich nie dziwiło zatem – mówi kmr ppor. rezerwy, mgr inż. Gerard Łukaszewicz – że po otrzymaniu świadectwa maturalnego postanowiłem opuścić rodziną, wielkopolską Trzciankę i udać się na Wybrzeże. Zdecydowałem, że podejmę studia w Wyższej Szkole Marynarki Wojennej w Gdyni, będę służył na okrętach, zostanę oficerem. To przecież

Kilka miesięcy po promocji ppor. inż. Gerard Łukaszewicz otrzymał przydział na Błyskawicę. Fot. zbiory Gerard Łukaszewicz



prosty sposób, aby zobaczyć dalekie kraje, opłynąć świat, poznać smak morskiego żywiołu.

W końcu czerwca 1967 roku, będąc bosmanem podchorążym, studentem ostatniego roku uczelni i prawie specjalistą obsługi siłowni niszczyciela (przygotowywałem pracę dyplomową o uszczelnieniach labiryntowych, zabezpieczających korpus turbiny przed wydostawaniem się pary wzdłuż osi wału), zostałem skierowany na praktykę na ORP Błyskawica. Nie ukrywam, że ustalenie moich przełożonych bardzo mnie ucieszyło. Byłem już na tym

wyjątkowym, niezwykle pięknym okręcie nie raz, zawsze chciałem tam wrócić, bo „Błyskotka” – jak nazywaliśmy niszczyciel, co pewnie najlepiej oddaje związki emocjonalne załogi z tą szczególną jednostką – umiała człowieka olśnić. Zachwyć niesamowitą atmosferą, zaskakującą ciszą w czasie przejścia morzem (tam nie wiedział nikt, co to są wibracje i drgania), osobliwym klimatem zakamarków i pomieszczeń. Aurą, którą chłonałem, a która na mnie działała. Dni praktyki upływały więc szybko, miałem sporo różnego charakteru zajęć, z dużym zaangażowaniem wdra-

Gerard Łukaszewicz urodził się 24 marca 1945 roku w Dubrowie koło Rakowa, w powiecie Mołodeczno, na obecnych terenach Białorusi. Po zakończeniu działań wojennych przeniósł się wraz z rodzicami do Trzcianki pod Poznaniem, gdzie ukończył szkołę podstawową i Liceum Pedagogiczne. W roku 1963, po uzyskaniu świadectwa maturalnego wstąpił do Wyższej Szkoły Marynarki Wojennej w Gdyni, 12 października 1967 zdobywając dyplom absolwenta, inżyniera i podporucznika marynarki. Po promocji otrzymał przydział na ORP Błyskawica, był zastępcą dowódcy ds. technicznych na Helu (43 Dywizjon Jednostek Pomocniczych), potem powrócił do Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni jako nauczyciel akademicki, nieco wcześniej kończąc na tejże uczelni magisterskie studia uzupełniające. Szeregi wojska opuścił w roku 1983 w stopniu komandora podporucznika, zatrudnił się we flocie transportowej, podejmując pracę na statkach obcych bander. Przeszedł wszystkie szczeble morskiej kariery mechanika, wieńcząc ją uznaniem armatorów francuskich i brytyjskich (u których przez wiele lat pływał) oraz dyplomem oficera mechanika okrętowego pierwszej klasy. Od października 2007 roku pracuje w Polskim Rejestrze Statków w charakterze inspektora, specjalisty technicznego. Mieszka w Sopocie.

zając się w rolę dublera dowódcy grupy kotłów i drenażu. Moim bezpośrednim szefem był starszy o rok, absolwent poprzedniego rocznika WSMW, ppor. inż. Jerzy Malinowski. Poznaniak, inteligentny, smukły, przystojny. Przypominał – nawet w sposobie wystawiania – popularnego wtedy Wojciecha Młynarskiego. Pamiętam, że niewiele przed tym sierpniem miał miesięczny urlop, pojechał do siebie, tam wziął ślub. W czasie tej nieobecności „przypisano” mnie do chorążego Stanisława Woźniaka, który zastępował Jurka, a normalnie pełnił funkcję dowódcy pierwszej kotłowni. Woźniak stanowiął część historii *Błyskawicy*. Na okręcie przebywał od czasów służby zasadniczej, tu przeszedł kolejne szczeble kariery wojskowej, dbał o wszystko, a przy tym, co istotne – wszystko wiedział. Zrozumiałe, że trzymałem się go, on mi wiele wyjaśniał, mogłem się od niego dużo nauczyć.

Dziewiąty sierpnia wypadł w środę. Był piękny dzień, było ciepło, na niebie nie widziało się chmurki. VII dywizjon niszczycieli – czyli dwie jednostki produkcji radzieckiej typu 30-bis (*Grom* i *Wicher*), które zbudowano w okresie wojny koreańskiej, a potem przekazano je Polsce, oraz *Błyskawica*, która odbiegała od tamtych konstrukcji nie tylko sylwetką, ale i parametrami technicznymi – szykowały się do zapowiadanego wyjścia w morze. Z tego co mi wiadomo, miały to być planowe, rutynowe ćwiczenia, różniące się od innych tym, że chcieli je filmować operatorzy „Czołówki”. Wojskowej wytwórni filmowej, która kręciła jakiś film dokumentalny czy reportaż. Okręt przygotowywano do drogi dość wcześniej. Rozpalano jeden po drugim kotły, grzano turbiny, wdrażano bardzo szczegółowe procedury, jakie obowiązują w podobnej sytuacji. Po śniadaniu holowniki odciągnęły nas od kei, pomogły ustawić się w basenie, a potem skierować na tor wodny prowadzący za falochron. Trudno mi pamiętać, który z okrętów ruszał pierwszy, niewiele z tych operacji widziałem, bo moje miejsce, zgodnie z numerem bojowym, znajdowało się gdzieś pod pokładem, w pobliżu podporucznika Malinowskiego, któremu cały czas asystowałem. Ale zanim poszliśmy dalej, *Błyskawica* manewrowała w okolicy torpedowni, przechodząc przez tzw. bramki, gdzie sprawdzało się jak działa sprzęt demagnetyzacyjny, czy pracuje właściwie, i czy obroni nas przed ewentualnymi minami elektromagnetycznymi.

Po niedługim czasie byliśmy już w morzu. Jednostki uformowały się w szyk, szły pełną prędkością, na okręcie zrobiło się cicho. Z uwagi na obecność filmowców, ale i fakt, że na burcie przebywał dowództwo dywizjonu z komandorem Mieczysławem Lechowskim na czele, większość załogi nosiła mundury wyjściowe, a rozporządzenia regulaminowo-porządkowe, o których informował wcześniej dowódca okrętu, kapitan marynarki Józef Żywczak, różniły się od tych, stosowanych dotychczas. Tego dnia na *Błyskawicy* znalazło się przecież około 200 ludzi (w tym kilkunastu wysokich stopniem oficerów), oni zajmowali, mostek, górne pokłady i pomosty, co sprawiało, że rejonu te nie mogły być dostępne dla nas. Kurs dywizjonu, po ustaleniu warunków spokojnej jazdy morskiej, prowadził w kierunku na Litwę, Łotwę, czyli – mówiąc ogólniej – gdzieś na północy-wschód. Podczas marszruty wszyscy znajdowali się w pomieszczeniach, które wyznaczały regulaminy. My siedzieliśmy w kabinie OPA (Obrony Przeciwwawaryjnej Okrętu), zlokalizowanej przy głównym wejściu nadbudówki, poniżej której mieściła się druga kotłownia. Z tego miejsca zawiadywało się pracą działu elektromechanicznego, kontrolowało wiele mechanizmów i urządzeń, tu docierała całość sygnałów z Głównego Stowiska Dowodzenia (GSD). Kabina nie była obszerna. Przebywał z nami dowódca grupy maszynowej kapitan Józef Dyskant, podporucznik Malinowski i chorąży Woźniak, ale był też bosman Władysław Kachniarz i bosmanmat Mieczysław Kobylarz (czyli dowódcy maszyny nr 1 i 2) oraz ich przełożony, chorąży Kazimierz Koczorowski. Ciekawa, barwna, warta uwagi osobowość, choć dodać trzeba, że w owym latach takich postaci było więcej. *Błyskawica* należała w końcu do „perełek”, stanowiła oczko w głowie kierownictwa dywizjonu, specjalną opieką otaczało ją szefostwo Marynarki Wojennej. Przejawem owej troski był fakt, że kierowano tu najlepszą, specjalnie dobieraną kadrę, która pozostawała w obsadzie niszczyciela długo, z dużym oddaniem dbając o jego sprawność, poziom gotowości bojowej i pozbawiony skazy wygląd.

Zespół okrętów płynął więc pełną prędkością. To był szyk czołowy, gdzie *Błyskawica* szła w środku, a jednostki produkcji radzieckiej eskortowały ją z obu stron. W trakcie tej drogi pojawiały się kłopoty z utrzymaniem linii, bowiem „Błyskotka” raz po raz „wy-

skakiwała” do przodu. Gubiła *Wichra* (którym dowodził kapitan marynarki Tadeusz Moskwa) i *Groma* (tu dowódcą był komandor podporucznik Waldemar Bednarski), co wymagało okresowego korygowania prędkości. Pilnowania, aby ten zwarty, ustalony porządek utrzymać, a to, przy ówczesnych środkach łączności stawało się dodatkowym problemem.

W tym miejscu mniej zorientowanym warto byłoby może powiedzieć dwa słowa o budowie i technice eksploatacji siłowni niszczyciela. Otóż, w idei pracy turbiny, napędu turbinowego *Błyskawicy*, podstawową rolę odgrywały dwa pomieszczenia kotłowe. W pierwszym pracował jeden kocioł, a w drugim – dwa. Były to ośmiopalnikowe „bojle-ry” typu trójkątnego, tzw. kotły admirałicji, które konstrukcyjnie wyposażono w trzy walczaki: dwa wodne u dołu, parowy u góry, między nimi sytuując kolektory pary przegrzanej. Obie kotłownie obsługiwały osobne składy osobowe, tyle że ten drugi był bardziej liczny. Do „dwójki” schodziło 7 ludzi. W czasie takiej jazdy kotły produkowały ogromną ilość pary (to było chyba 40 ton na godzinę), która miała temperaturę ponad 350 stopni, 27 kg ciśnienia i przemieszczała się dwoma rurociągami, prawą i lewą burtą, do maszyny pierwszej i drugiej. Chcąc zachować określoną prędkość okrętu – tą zapewne ustalono odgórnie, niemniej jakieś korekty musiały być jednak robione, bo na burcie przebywał mechanik dywizjonu, komandor porucznik Bronisław Przybyła – należało uważać, aby na turbozespołach pracowała odpowiednia ilość dysz. Zmniejszenie szybkości zmuszało więc do przymknięcia pary na owe dysze, to powodowało pewien wzrost ciśnienia w pracujących pod pełnym obciążeniem kotłach, a to z kolei wymagało wyłączenia jednego, dwóch lub trzech palników. Odcięcia na nich – nie regulowały tego żadne elementy automatyki – paliwa.

Ale skoro o tym mówimy, podkreślić muszę, że ta „Błyskotka” chodziła wówczas jak burza. Z przyjemnością patrzyło się, kiedy cięła wodę i sunęła niczym dobrej marki torpeda, nie bacząc, że ma za sobą wojnę, atlantyckie konwoje i ponad 30 lat służby, która łatwą nigdy nie była.

Minęła dziewiąta. Siedzieliśmy w kabinie OPA, Jurek wspominał podróż poślubną i uroki Zakopanego, mówił że za kilka miesięcy spodziewa się potomka, coś tam opowiadali inni. W pewnej chwili, po zmniejszeniu prędkości



Jeszcze jedno ujęcie *Błyskawicy* po awarii. Według słów fotografa ekipa filmowa została zdjęta z pokładu.

Fot. Lech Zielaskowski

Błyskawica zaczęła zostawać w tyle. Trzeba było uruchomić więcej palników, ponownie otworzyć więcej dysz, no i pilnować, żeby na kotły dochodziła odpowiednia ilość powietrza, a spalanie było właściwe. Wtedy, jak pamiętam, tych operacji „wolniej-szybciej” było kilka, chyba coś przegapiono, bo w kominie pojawiał się dym, a z mostku posypały się krzyki: „Kotlarze nie dymić!”. Zrobiło się trochę nerwowo, pokazał się ślad zamieszania, a sytuacji nie uspakajał pewnie latający nad nami, rejestrujący manewry śmigłowiec. Po małej chwili przez rozgłoszenie manewrową dało się słyszeć komendę kapitana Żywczaka: „Dowódca działu elektro-mechanicznego na GSD”. Kapitan Tadeusz Pawelec, który był tym dowódcą, wpadł parę minut później do kabiny OPA, trzymając beret w ręce opieprzył nas nieco (najwidoczniej sam coś na górze oberwał), polecając udać się na wyznaczone rozkładem bojowym stanowiska. Chorąży, bosmani zerwali się szybko, my ruszyliśmy za nimi. I wtedy zobaczyłem, że Jurek Malinowski staje przy zaryglowanych drzwiach drugiej kotłowni, gdzie przed wejściem był rodzaj służy. W przedziale, korzystając z dużych turbodmuchaw utrzymywa- no bowiem pewne nadciśnienie (tego rozwiązania nie stosowano na niszczycielach radzieckich), co zapobiegało „cofaniu” się ognia w paleniskach, poprawiało spalanie, ale też komplikowało sposób wchodzenia do kotłowni. Będąc w ciasnej służce, najpierw zamykało się drzwi zewnętrzne, potem otwierało wewnętrzne, przedtem wyrównując ciśnienia przestawnymi klapami żaluzji. I kiedy podporucznik Malinowski otwierał drzwi do przedziału, do którego miałem zejść razem z nim, w jed-

nym momencie rzuciłem: „Wiesz Jurek, ja pójde z chorążym Woźniakiem do kotłowni pierwszej”, a on odpowiedział krótko: „Dobrze, idź”. Zgodził się na tę nieformalną zmianę, której wartość miałem poznać już za chwilę. Dokładnie, o dziewiątej piętnaście, bo na tej zatrzymały się wskazówki mojej starej, niezawodnej cymy, kiedy tuż po dramacie wskoczyłem do kotłowni.

Szliśmy pokładem lewej burty w stronę nadbudówki. W pobliżu wejścia do kotłowni pierwszej spotykaliśmy grupę podchorążych z Wojskowej Akademii Medycznej, którzy tego dnia byli z nami w morzu. W zdawkowej, zajmującej minutę, może dwie rozmowie, ci młodzi chłopcy pytali, gdzie teraz jesteśmy, z jaką prędkością płyniemy, czy te 30 węzłów, o których mówię, to wszystko na co stać okręt. Wtem, zaskakująco nagle dotarł do mnie hałas jaki towarzyszy zerwaniu parowego zaworu bezpieczeństwa. Takie było pierwsze wrażenie. Nie wyglądało to więc na eksplozję, a na gwałtowne odbicie pary, choć te trwa zwykle krótko, podczas gdy tu buczenie nie ustępowało, wyraźnie rosło w siłę, przekształcało się w ryk. Podbiegliśmy w kierunku rufy prawą burtą, a ponieważ w drzwiach pokazał się mleczny opar, ktoś próbował je zamykać. Otworzyłem te drzwi szybko, widząc, że owa mgła to drobiny z rozerwanych izolacji systemów parowych. Dostrzegłem, że ten „śnieżny puch” wiruje w powietrzu, opada na pokład, okrywa knagi i elementy wyposażenia. Podeszli do mnie znowu ci łódzcy medycy, pytając: co jest, co się dzieje, skąd ten dziwny huk? Zgodnie z prawdą odpowiedziałem: nie wiem, ale czuję – tu pokazałem walący w niebo słup pary, który sięgał już chyba chmur – że stało się coś dramatycz-

nie groźnego i lepiej będzie, jeśli pójdą do szpitalika. Przygotują się do udzielenia pomocy, bo zaraz będą z pewnością potrzebni.

Tymczasem w akcji na lewej burcie była już grupa czy sekcja OPA starszego bosmana Franciszka Szeligi (bardzo charakterystyczna postać, niezwykle energiczny, z krwi i kości marynarz, takich zejmanów ogląda się często na amerykańskich filmach z czasów drugiej wojny). Zgodnie z przyjętymi procedurami, ludzie ci podejmowali rutynowe działania, otwierając umieszczone na szocie nadbudówki zawory, które były zamknięte (na przykład wszelkie odpowietrzenia i upusty pary), a zamykając otwarte (dopływy paliwa na kotły i zbiorniki). Rzuciłem się do szotu, mentalnie dołączyłem do marynarzy zespołu Szeligi, chcąc pomóc, robić coś – pośród podchorążych byłem jedynym – co mogło, jak sądziłem, ratować życie kolegom. Żywią, zdecydowaną reakcję okazywali podoficerowie maszynowi. Bosmanmat Joachim Jędryka i bosman Władysław Kachniarz rozciągali węze, z widoczną wprawą spinali je na pokładzie, ktoś z boku meldował, że ma już pierwszą linię. Prąd wody, który dawał większe możliwości i szanse bardziej szybkiego, skutecznego dotarcia do celu. Na śródkręciu był też obok nas główny mechanik dywizjonu, komandor Przybyła. Pytał, kto był na dole, kto został w kotłowni, komu udało się z niej wydostać?

Robiło się gorąco, pod stopami czuło się rozgrzane wnętrze okrętu, a obecni na pokładzie nie mieli już wątpliwości, że doszło do nieszczęścia. Szybko w pobliżu pojawił się kapitan Dyskant, zarządzając, aby łać wodę po szotach kotłowni. Tam pewnie pali się, tam jest ogień, mówił, a to rozwiąże nam sprawę. La-

liśmy, ale po krótkiej chwili tej wody zabrakło, bo na turbogeneratorach nie było pary. Bosmanmat Jędryka uruchomił diesla. Puścił awaryjny silnik Wola 150, ten bez ociągania zaterkotał, dał szybko prąd i wodę. Zlewając włącz wejściówki, przez który cały czas wydostały się kłęby pary, przebywałem tam ze starszym marynarzem Mirosławem Jankowskim, starszym marynarzem Jerzym Młotkiem (obaj należeli do zespołu Szeligi) oraz starszym marynarzem Edwardem Gawendą. Żołnierzem służby zasadniczej, który podekscytowany rwał się wprost, aby wejść do środka i zobaczyć, co się stało. Po jakiejś chwili, kiedy pary wydobywało się mniej (potem okazało się, że rozerwany rurociąg znajdował się w miejscu, na które kierowaliśmy wodę), rzucił wąż, zaczął schodzić na dół, a ja polewałem go z góry, chcąc schłodzić wnętrze szybu i ułatwić mu zejście. Gawenda prędko powrócił, był wstrząśnięty, zszokowany, powtarzając tylko: oni tam wszyscy leżą, zginęli, wszyscy są martwi. W owym momencie przypomniał mi się wykład komandora Władysława Czyża, który niczym mantrę powtarzał nam wielokrotnie: „Pamiętajcie, gdybyście byli na okręcie z napędem parowym i jeśli coś się stanie, nie uciekajcie do góry, bo para was dopadnie i zabije. Uciekajcie w dół, w dół, bo tam

macie szansę”. Ustawiłem więc strumień hydrantu na rozpylanie, wąż wciśnąłem pod jakiś mocnik, wspornik, pod jakiś element konstrukcyjny wejściówki, po czym zakryłem twarz beretem i zsunąłem się wąskim przesmykiem schodni na dół. Na poziomie głównego podestu paliły się wszystkie światła, wszystko widoczne było jak na dłoni i zadziwiła cisza. Zaskakiwał niezwykle, jeśli porównać hałas, harmider i szum wody jaki panował przy włączu, drętwiający skórę spokój. Zastanawiało też, że wszystkie kółka, dźwignienki i pokręta powleczone są czymś, co przypomina soplek lodu, choć szybko dało się pojąć, że owe sople były kiedyś częścią izolacyjnej osłony. Otuliny, która teraz ściekała na płyty ze skraplającą się wodą.

Stałem na samym dole, ale nie bardzo potrafiłem kogokolwiek dojrzeć. Dopiero kiedy obróciłem się w kierunku prawej burty, w stronę kotła pomocniczego, dostrzegłem prawie całą obsadę. Byli nieomal w jednym miejscu. Niektórzy siedzieli, niektórzy byli o coś oparci, ale wszyscy ukazywali się w niesamowitym, nienaturalnym usytuowaniu. Zastygli w pozie, tak zastała ich śmierć, pozwalając z ułożenia ciała wnioskować, że próbowali się przed nią bronić. Ktoś miał więc podniesione ręce, inny zdawał się ochraniać

twarz przed nieokreślonym zagrożeniem, a jeszcze inny w pozycji półprzysiadu wisi na zaworach. Jurka poznałem od razu. Był nieopodal mnie, miał bezbarwne oczy, białą jak papier twarz i pozbawione kolorów usta. Chwyciłem go za rękę, krzyknąłem: „Jurek, Jurek!”, czując zarazem, jakby owe dotknięcie zrywało mu mięśnie, a kawałek jego ciała zostawał mi w dłoni. Bardzo chciałem mu pomóc. On był mi jakoś najbliższy, był moim kolegą. Złapałem go, wziąłem na rękę, byłem dosyć silny, zacząłem iść z nim do stalowej, będącej jednym z wyjść, dospawanej do szotu drabiny. Myślałem, wyniosę go na pokład, tam ktoś go opatrzy, może coś zrobi. Może jest jeszcze szansa i nie wszystko stracone. Ale podczas tego wspinania potknąłem się, noga wpadła mi gdzieś między stopnie, poczułem ostry ból. Puściłem go, spadłem, czując, że wiszę głową w dół, a Jurek dociska mnie swoim ciałem. Nie mogłem się spod niego wydostać. Ogarnęła mnie fala lęku, silnego strachu, trudnego do opisanego popłochu. Zacząłem krzyczeć „ratunku”. Wtedy zobaczyłem, że do kotłowni wskoczył bosman Szeliga, odsunął Jurka i zaczął mnie ciągnąć. Panie Franku, tłumaczyłem, próbując zachować pozory spokoju, niech mnie pan nie rusza, ja tu zszedłem, aby ich rato-

Maj 2010. Kmdr ppor. rez. inż. Gerard Łukaszewicz i jego powrót na „Błyskotkę”.
Fot. Ryszard Leszczyński



W miejscu wyrwanego niegdyś rurociagu wstawiono potem zaślepkę... – mówi komandor.
Fot. Ryszard Leszczyński



wać. Po tych słowach bosman podbiegł do tych chłopaków. Dotykał ich kolejno, brał za ramiona i tylko mówił: nie żyje, nie żyje, nie żyje...

W jakieś chwili Szeliga powiedział do mnie: pomóż mi, popatrzmy wokół, musimy odnaleźć żyjących. Rzuciliśmy się za kocioł pomocniczy w kierunku rufy, gdzie był zbiornik oleju opałowego. Szeliga wziął latarkę, zaczął świecić i tam znaleźliśmy bosmanmata Kondrata, Ignacego Kondrata. Okazało się, że on ukrył się w prawej studziencie zenowej, w pobliżu grodzi maszynowo-kotłowej i tam czekał na ratunek. Kiedy mnie zobaczył zawołał: niech mnie pan ratuje. Widząc jego zbolące, poparzone oblicze, w obawie, aby nie uderzył głową o jakiś wspornik czy rurociąg (tam wszędzie było bardzo ciasno), osłaniałem go, ale on jak już dojrzał schodnie ruszył dalej sam, szybko zniknął mi z oczu i bardzo spieszenie wydostał się na górę. Wtedy, będąc wciąż zszokowany tym, co zastałem, z przerażeniem dostrzegłem, że na rękach mam strzępy skóry z jego twarzy. Po zakończeniu przeszukania, kiedy uznaliśmy z Szeligą, że nikogo już nie znajdziemy, zaczęliśmy brać się za wynoszenie tych nieszczęśników na pokład. Nie było to proste, bo ich usztywnione ciała uniemożliwiały przecięnięcie się przez wąskie i strome wejściówki, a próba skorzystania z noszy okazała się niewypałem. Jurka Malinowskiego udało mi się wynieść na górę samemu, choć z powstrzymaniem łez, kiedy ułożyłem go na pokładzie – mimo że to ponoć niemęskie – miałem już duże trudności. On nie żył, nie dawał znaków życia, Jemu nie mógł już nikt pomóc.

Na górze starszy bosman Tadeusz Gajewski przygotowywał jakieś koce, na których układano zmarłych. Potem okrywano ciała białymi prześcieradłami. Było ich pięciu: bosmanmat Kazimierz Marulewski, starszy marynarz Stefan Kowalczyk, marynarze Edward Stachniuk i Stefan Lepczyński oraz podporucznik marynarki Jerzy Malinowski. Wszystkich ich dobrze znałem, pamiętałem twarze, brzmiały mi w uszach ostatnie słowa naszej rozmowy. Na tym pokładzie widziałem też, jak lekarz, kapitan Aleksander Polański i asystujący mu podchorążowie z WAM-u próbują rozebrać oszołomionego, proszącego błagalnym wzrokiem o ratunek bosmanmata Kondrata. Tego również nie sposób zapomnieć, choć minęło już przecieży tyle. Kurtkę zdjęto mu bowiem, zsunięto z ramion łatwo,

ale kiedy ściągano rozcięty wcześniej nożem podkoszulek, wraz z bielizną zrywano mu płaty skóry. Tworzyła się kolejna otwarta i wielka rana, na którą medycyna – jak się miało okazać – nie znała ratunku. Kondrat, którego ewakuowano z okrętu kutrem torpedowym *KT 413*, dowodzonym przez kapitana marynarki Janusza Gromskiego, zmarł następnego dnia rano w Szpitalu Marynarki Wojennej w Oliwie. W tym samym szpitalu zmarł też zabrany przez Gromskiego marynarz Roman Jurczyga. On, jak słyszałem, pojawił się w tej kotłowni później. Wszedł, bo wypatrzył go gdzieś na pokładzie jeden z oficerów i polecił mu „wrywać” szybko na dół, kiedy inni już byli przy stanowisku manewrowym. W momencie katastrofy znajdował się pewnie w drzwiach, po prawej burcie, może w tej „słuzie”, bo siła podmuchu wyrzuciła go na zewnątrz. Ale jego też – jak wspominałem – nie udało się uratować.

Po przyholowaniu *Błyskawicy* na Oksywie – bo okręt do Gdyni nie wrócił już o własnych siłach, choć prawdę mówiąc odtworzenie szczegółów tego epizodu byłoby dziś dla mnie dość trudne

12 października 1967 był dniem promocji. niewiele później ppor. mar. Gerard Łukaszewicz został dowódcą grupy kotłów i drenażu. Na fotografii z marynarzami służby zasadniczej na pokładzie niszczyciela.



Ppor. mar. Jerzy Malinowski ukończył studia w wieku 22 lat. Rok później zginął tragicznie na *Błyskawicy*. Pośmiertnie odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski. Fot. zbiory Gerard Łukaszewicz

– moi przełożeni zadecydowali, abym ubrał się w mundur i wraz z jednym z podoficerów niszczyciela pojechał do żony Jurka Malinowskiego. Abym to ja powiedział jej, co się stało. Pojechałem. Wynajmowali mieszkanie w Sopocie, gdzieś na Bitwy pod Płowcami, w pobliżu gazowni. Potem wraz z grupką 10 marynarzy udałem się pod Poznań,



Ppor. Jerzego Malinowskiego pochowano na cmentarzu w podpoznańskiej Murowanej Goślinie. Zmarłego żegnał dowódca grupy maszynowej ORP *Błyskawica* kpt. mar. Józef Dyskant. Fot. zbiory Gerard Łukaszewicz

aby Jurka pochować. Była więc trumna okryta białą-czerwoną banderą, była poduszka z orderem, był pluton marynarzy pod bronią. Była też wielka rozpacz rodziny i bliskich.

Dyplom obroniłem w listopadzie 1967 roku. W tym samym czasie zostałem promowany (przedtem komendant WSMW wręczył mi Srebrny Krzyż Zasługi, taki sam dostał też bosman Szeliga, choć Gawendę, Jankowskiego i Młotkę odznaczono również), a kilka miesięcy później, po ostatnim dłuższym urlopie, odebrałem przydział na *Błyskawicę*. Wszedłem więc na miejsce Jurka Malinowskiego, przejmując mechanizmy, nad którymi on dotąd trzymał pieczę. Ale wtedy prowadzono już dokładne badania materiałowe (robili to pracownicy naukowcy uczelni), sprawdzano obiegi, kontrolowano połączenia. Oczywiście szukano też przyczyn, starając się odpowiedzieć na pytanie: dlaczego do tragedii doszło? Dlaczego to kolano odebrało się od kołnierza, skoro zdemontowane, zabrane do laboratorium i poddane próbom, wszystkie pozostałe spojenia wytrzymały obciążenia 150 ton. Jeśli nawet ta ogromna siła nie potrafiła zruszyć czy zerwać całowego, naciętego na niewielkim stożku rozwalcowanego gwintu (taka była w 1936 roku brytyjska technologia, spawania nie stosowano

struktury), wszystkie przywoływane wyżej gwinty obspawano. Wszystkie, poza... jednym. Tym nieszczęsnym przelotem, który zamykał odcinek rurociągu parowego w kotłowni drugiej. Który uwolnił energię, a ta miażdżącym ciosem zabiła siedmiu wspaniałych, mających przed sobą lata życia ludzi.

Słyszałem też o hipotezie, choć nie dochodziłem, na ile mogła być ona wiarygodna, że źródłem dramatu był tak zwany udar hydrauliczny. Zjawisko, które w technice nazywamy „młotem wodnym”. Mówiąc o tym, jak taka sytuacja powstaje, potrzebne jest przypomnienie, że płynąca przez rurociąg para, pokonując jego zaoblenia i kolankowe kształtki generuje siłę odśrodkową. W zasadzie nie jest ona duża i dość łatwo daje się wyliczyć. Kiedy jednak otworzy się zawór upustowy zbyt szybko i w rurze tej pojawi się woda, wspomniana siła rośnie lawinowo. Uderza z energią 80, 90, może 100 razy większą. I taka spotęgowana moc potrafi rozszczełnić system.

Niestety, tragedia z 9 sierpnia przypieczętowała los „*Błyskotki*”. Dwa lata później, w czerwcu 1969 roku okręt przeholowano do Świnoujścia, gdzie pełnił funkcję (pozbawionej napędu) baterii obrony przeciwlotniczej, a po trzech latach postawiono w doku Stoczni Re-

zbyt często), który wciąż okazywał się trwały. Był solidny, niemożliwy do zniszczenia.

Wy tłumaczenie tej pozornej osłabłości – o czym zresztą rozmawiałem wcale niedawno z komandorem Stanisławem Wielebskim, w latach siedemdziesiątych dużej klasy specjalistą do spraw technicznych – okazało się dość łatwe. Otóż, w jakimś momencie eksploatacji okrętu, obawiając się, że poddawane zmiennym obciążeniom połączenia kołnierzowe ulegną zmęczeniu (a w konsekwencji zupełnej de-

montowej w Szczecinie, aby przygotować do przebudowy na jednostkę muzealną. Tej dokonano po kolejnych dwóch latach w Gdyni. Potem niszczyciel zacumowano przy Skwerze Kościuszki na miejscu stareńkiej *Burzy*. Brałem w tym projekcie udział, współpracowałem z technologami stocznioowymi, potrafiłem zasugerować wiele przeróbek i form, które pozwoliły na pełniejszą ekspozycję niektórych pomieszczeń, elementów wyposażenia i urządzeń.

Tak wyglądała cała historia moich związków z *Błyskawicą*. Bardzo osobistych, jak Pan widzi, bardzo dramatycznych, ale i zabarwionych niemałą dozą szczególnych sentymentów, które tkwią we mnie mocno. Stąd, nawet dzisiaj, choć tak odległe to dzieje, zdarza mi się zatrzymać przy jej burcie i wrócić do wspomnień. Tych, które ulatują z pamięci lub tracą znaczonego młodzieńczego wiekiem blask, ale też tych, które zostaną we mnie na zawsze. Tamten dzień sierpnia na pewno będzie dalej ciążył, przywoływał niewygasłe emocje, na pewno nie zapomnę go nigdy. Zwłaszcza pozornie drobnego epizodu, kiedy podporucznik Malinowski dochodzi do drzwi drugiej kotłowni, która zabierze mu życie, ja mówię, że tym razem pójde z chorążym Woźniakiem do „jedyńki”, a on godzi się, odpowiada: dobrze idź... ●

We wrześniu 2008 roku, a więc dwa lata temu, tablicę upamiętniającą ofiary tragedii ufundowali uczestnicy IV Zjazdu Załóg Niszczycieli oraz członkowie Towarzystwa Przyjaciół Okrętu Muzeum „*Błyskawica*”.

Fot. Ryszard Leszczyński



Trzecia bitwa w Zatoce Syrta

Plonąca libijska korweta rakietowa *Ain Zagit* krótko przed zatonięciem.

Fot. U.S. Navy via „Warship International”

Bitwy między siłami brytyjskimi a państw „osi” podczas II wojny światowej, na wodach Zatoki Syrta doczekały się licznych opisów w literaturze marynistycznej, natomiast znacznie mniej znane są starcia libijsko-amerykańskie na tych samych wodach w marcu 1986 r. pomimo że miało miejsce w czasach nam znacznie bliższych.

Wstęp

W latach 70-tych i 80-tych ubiegłego wieku Libia rządzona przez pułkownika Kaddafiego (doszedł do władzy w wy-

niku przewrotu wojskowego w 1969 r.) prowadziła awanturniczą politykę zagraniczną. Dochody z wydobywania i eksportu ropy naftowej pozwoliły na znaczne wzmocnienie wszystkich rodzajów sił zbrojnych poprzez zakup znacznych ilości uzbrojenia, głównie w ZSRR i Francji. Działania libijskiego przywódcy na arenie międzynarodowej doprowadziły do skonfliktowania go z wieloma państwami świata, w tym USA. W 1973 r.

Libia jednostronnie uznała zatokę Wielka Syrta za swoje wody terytorialne przyjmując równoleżnik 32°30'N za ich granice. Pierwszy poważny incydent będący konsekwencją tej deklaracji miał miejsce już 21 marca 1973 r., gdy libijskie myśliwce „Mirage” ostrzelały amerykański samolot typu RC-130 lecący w przestrzeni powietrznej nad zatoką w odległości 89 mil morskich od brzegu. Przed niechybnym zestrzeleniem maszynę uratowało pojawienie się myśliwców U.S. Navy, które wystartowały z amerykańskich lotniskowców operujących na Morzu Śródziemnym. Stany Zjednoczone nie uznały libijskich rosz-

czeń, szczególnie, że Kaddafi prowadził otwarcie antyamerykańską politykę. Swoiste „zaostrenie kursu” miało miejsce po wyborze Ronalda Reagana na prezydenta USA. Dla zademonstrowania swojej zdecydowanej postawy Amerykanie skierowali na wody Wielkiej Syrty grupę bojową marynarki, której trzon stanowił lotniskowiec o napędzie atomowym *Nimitz* (CVN-58). Dnia 19 sierpnia 1981 r. amerykańskie myśliwce F-14 zestrzeliły dwa libijskie samoloty myśliwsko-bombowe typu Su-22, które pierwsze otworzyły ogień.

Uwertura

Dalsze zaostrenie sytuacji na linii Trypolis – Waszyngton doprowadziło w styczniu 1986 r. do ponownego skierowania do zatoki Wielka Syrta sił amerykańskich w postaci lotniskowców *Coral Sea* (CV-43) i *Saratoga* (CV-60) oraz okrętów towarzyszących. Amerykanie przeprowadzili na tych wodach manewry, choć oczywistym było, że działania te mają przede wszystkim na celu demonstrację siły. Miały miejsce konfrontacyjne incydenty między samolotami obu stron ale tym razem nie padły jeszcze strzały. Tymczasem 20 stycznia 1986 r. płk Kaddafi ogłosił równoleżnik 32°30'N „linią śmierci”. Wszelkie jednostki morskie i powietrzne przekraczające tę linię bez zgody Trypolisu miały być bezwzględnie

Libijski przywódca Muammar Kaddafi swoją awanturniczą polityką doprowadził do konfrontacji granicznej z Egiptem, następnie uwikłał się w wieloletnie działania w Czadzie oraz konflikt ugandyjsko-tanzański. Na koniec zaprzagnął starcia ze Stanami Zjednoczonymi.

Fot. „AS-SADAKA”



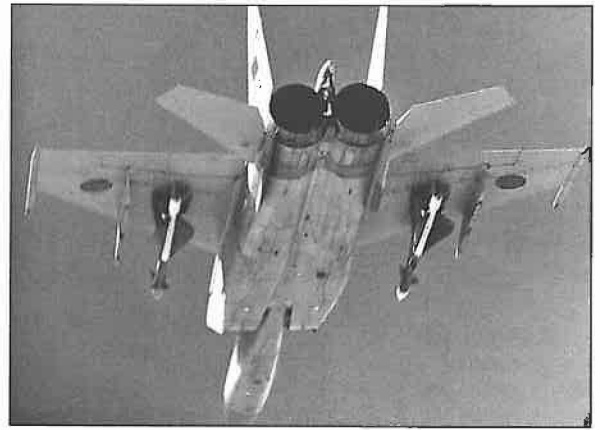
niszczone. Oczywiście Amerykanie nie przestraszyli się tej deklaracji, co więcej zamierzali wykorzystać sytuację do zadania Libii militarnego ciosu. Aby ten zamiar urzeczywistnić prowadzono intensywne przygotowania. Najpierw należało przeprowadzić dokładne rozpoznanie; w tym celu jeden z satelitów wywiadowczych systemu SIGNIT przemieszczono na orbitę umożliwiającą obserwację Afryki płn., równocześnie do cypryjskiej bazy RAF-u Akrotiri skierowano dwa samoloty rozpoznania radioelektronicznego typu RC-135, a do bazy NATO Heraklion na Krecie dwa wysokościowe samoloty rozpoznawcze typu U-2/TR-1. Również samoloty wczesnego ostrzegania (latające stanowiska dowodzenia) E-2 należące do U.S. Navy prowadziły ciągłą obserwację radiolokacyjną wszelkich ruchów libijskich sił lotniczych i morskich. Znacząco wzmocniono też siły amerykańskie w tym rejonie. Deklarowanym celem działań Stanów Zjednoczonych była obrona prawa do swobodnej żeglugi, a faktycznym chęć zademonstrowania politycznego zdecydowania i militarnej siły USA przy równoczesnym ukazaniu słabości Libii. Plan działania zakładał wejście do zatoki Wielka Syrta zespołu amerykańskich okrętów osłanianych z powietrza przez samoloty startujące z lotniskowców. W wypadku gdyby Libijczycy podjęli działania zbrojne (na co Amerykanie liczyli) nadarzyła by się okazja do udzielenia Kaddafiemu „lekcji”.

Bitwa

O świcie 24 marca 1986 r. amerykańskie okręty i samoloty przekroczyły „linię śmierci”. Dokonały tego wyszczególnione poniżej siły SAG (Surface Action Group – pol. nawodna grupa bojowa) składająca się z krążownika *Yorktown* (CG-48) oraz dwóch niszczycieli *Scott* (DD-995) i *Caron* (DD-970). Były to wszystkie okręty nowoczesne o dużych możliwościach bojowych. W powietrzu działały FCAP (Fighter Combat Air Patrol – pol. myśliwski bojowy patrol powietrzny) w składzie po dwa samoloty typu F-14 lub F/A-18 uzbrojone w pociski powietrze-powietrze, mające za zadanie osłonę amerykańskich okrętów i innych samolotów oraz SUCAP (SURface Combat Air Patrol – pol. bojowy patrol powietrzny zwalczania celów nawodnych) w składzie po trzy samoloty: dwa uderzeniowe A-6 lub szturmowe A-7 uzbrojone w pociski przeciwokrętowe „Harpoon” lub bomby kasetowe „Rockeye” i jeden samolot myśliwski. Maszyny te zabezpieczały przed

działaniami obrony przeciwlotniczej potencjalnego nieprzyjaciela samoloty walki radioelektronicznej (przełamywania obrony powietrznej) EA-6 i szturmowe A-7 uzbrojone w pociski przeciwradiolokacyjne HARM. Wykrywanie zarówno potencjalnych celów jak i zagrożeń oraz koordynację działań zapewniały samoloty E-2.

Pierwszą reakcją Libijczyków na pojawienie się Amerykanów było poderwanie pary myśliwców MiG-25, które jednak zachowywały się biernie i wkrótce odleciały. W morze wyszły też libijskie okręty wojenne. Działania zbrojne rozpoczęli Libijczycy. Rozmieszczone na brzegu rakietowe systemy OPL typów S-200 i S-75 odpaliły do samolotów U.S. Navy pociski plot., ale Amerykanie uniknęły trafień umiejętnie manewrując i stosując radiolokacyjne cele pozorne. Stronie amerykańskiej udało się sprowokować Libijczyków do akcji zaczepnej, co dało im „wolną rękę” do działania. Ich pierwszym celem był kuter rakietowy *Wahid* (francuskiego typu „Combattante II”)¹, który wyszedł z portu Misrata (nad zachodnim wybrzeżem Zatoki Syrta) i zmierzał w kierunku amerykańskich okrętów. Jednostka została wykryta przez samolot E-2, który monitorował jej dalsze ruchy. Teraz do akcji wkroczyły samoloty A-6 z lotniskowca *America* (CV-66), które odpaliły do libijskiego okrętu dwa po-



Libijski myśliwiec MiG-25 nad wodami Wielkiej Syrty. Fot. U.S. Navy

ciski przeciwokrętowe typu „Harpoon”. Rakiety trafiły w nadbudówkę niszczącą główne stanowisko dowodzenia wraz z przyległymi pomieszczeniami i wywołały gwałtowny pożar. Zginęło 16 członków załogi w tym dowódca okrętu, pozostali przy życiu opuścili jednostkę na pneumatycznej tratwie ratunkowej; gdy odpłynęli ok. 1 mili morskiej *Wahid* zatonął rozerwany potężną eksplozją – płomienia spowodowały wybuch amunicji artyleryjskiej i rakiet.

Drugim okrętem, który padł łupem Amerykanów była korweta rakietowa *Ain Mara* (radz. proj. 1234E)², znajdowała się po przeciwnej (wschodniej) stronie zatoki. Jednostkę zaatakował

1. Numer burtowy 526, do 1983 nosił nazwę *Beir Glulud*. Zbudowany w stoczni CMN w Cherbourgu (położenie stępki 20.10.1979, zwodowany 30.9.1980, wszedł do służby 8.9.1982) [om].

2. Numer burtowy 416, zbudowany w stoczni „Wympiel” w Rybińsku (nr budowy 203, położenie stępki 21.4.1979, zwodowany 10.1.1981), 27.5.1981 tymczasowo wcielony do MW ZSRR jako *MRK-9*, w październiku tr. przekazany Libii [om].

Pierwszym zniszczonym przez Amerykanów okrętem był kuter rakietowy *Wahid*. Tutaj widoczny jeszcze pod wcześniejszą nazwą podczas prób odbiorczych. Fot. „Combat Fleets”





Dużą rolę w konflikcie odegrało lotnictwo pokładowe z lotniskowca *Saratoga*.

Fot. zbiory Artur D. Baker III

i ciężko uszkodził bombami kasetowymi „Rockeye” samolot typu A-6. Przed „dobiciem” libijski okręt uratowało pojawienie się neutralnego statku handlowego. Nie chcąc narażać się na komplikacje związane z ewentualnym incydem z jakimś państwem trzecim (całą amerykańską akcję nominalnie prowadzono w celu obrony prawa do swobodnej żeglugi), Amerykanie pozostawili libijską jednostkę swojemu losowi – zresztą nie stanowiła już zagrożenia. Uszkodzona *Ain Mara* zdołała dotrzeć do Benghazi³.

Tymczasem na południe od „linii śmierci” manewrowały okręty SAG.

Korweta rakietowa *Ain Mara* po ataku lotniczym, pomimo ciężkich uszkodzeń została odbudowana.

Gdy dwie godziny po północy (a więc już 25 marca) jednostki te znalazły się we wschodniej części zatoki urządzenia WRE krążownika *Yorktown* wykryły emisję radiolokacyjnej stacji kierowania ogniem. Jej źródłem była jednostka manewrująca około 20 mil morskich na zachód od Benghazi. Obecność tej jednostki była Amerykanom wiadoma, gdyż obserwowano ją na ekranach radarów krążownika *Yorktown* oraz samolotu E-2, ale z uwagi na małą prędkość i fakt, że miała włączony tylko radar nawigacyjny sądzono iż jest to statek rybacki zajęty połowem. Jednak po włączeniu

elektronicznych systemów kierowania ogniem faktyczna tożsamość jednostki stała się oczywista. W zaistniałej sytuacji *Yorktown* natychmiast odpalił w kierunku przeciwnika dwa pociski „Harpoon”. Oba ugodziły libijski okręt, jak się później okazało korwetę *Ain Zaqit* (radz. proj. 1234E)⁴, w prawą burtę. Trafienia te miały fatalny skutek wywołując pożar paliwa rakietowego w prawo burtowych wyrzutniach libijskiej jednostki. Trawiona gwałtownym ogniem korweta zatonała w ciągu 15 minut, a z jej załogi nie ocalał nikt.

Do dalszych akcji z użyciem uzbrojenia już nie doszło, a z nastaniem świtu okręty U.S. Navy odpłynęły na północ od równoleżnika 32°30'N. Amerykańskie samoloty kontynuowały jeszcze loty na południe od tej linii ale obyło się wówczas bez dalszych incydentów. Bilans trwających zaledwie dobę działań wypadł dla Amerykanów bardzo korzystnie; samoloty i jednostki nawodne U.S. Navy zatopiły dwa i uszkodziły jeden libijski okręt, nadto samoloty A-7 z lotni-

3. Przeprowadzona na remont do Leningradu, wróciła do służby w lutym 1991 r. pod nową nazwą *Tarik Ibn Ziyad*. Nadal znajduje się w służbie, stacjonuje w Benghazi [om].

4. Numer burtowy 419, zbudowany w Rybińsku (nr budowy 207, położenie stępki 25.3.1983, zwodowany 31.3.1984), 10.9.1984 tymczasowo wcielony do MW ZSRR jako *MRK-15*, we wrześniu 1985 przekazany Libii [om].



skowca *Saratoga* unieszkodliwiły dwie libijskie baterie rakiet plot. niszcząc ich radary pociskami przeciwradiolokacyjnymi HARM.

Dokładnie na odwrót rzecz wypadła z libijskiej perspektywy. Poważnych strat własnych nie rekompensował nawet symboliczny sukces – nie zdołano zadać Amerykanom jakichkolwiek strat. Patrząc na rzecz z punktu widzenia taktyki i organizacji to działania amerykańskie i libijskie były krańcowo różne. Ci pierwsi byli dobrze przygotowani i działali w sposób skoordynowany. Natomiast Libijczycy mimo buńczucznych zapewnień nie zrobili nic by odpowiednio się do starcia przygotować⁵. Wysłanie pojedynczych jednostek przeciwko silnemu zespołowi okrętów U.S. Navy działającemu pod „przykryciem” lotnictwa miało właściwie charakter samobójczy, szczególnie, że Amerykanie zostali już wcześniej uprzedzeni ostrzelaniem ich samolotów o libijskim zamiarze podjęcia walki. Dodać można, iż fakt odpalenia rakiet plot. z dystansu bliskiego ich maksymalnemu zasięgowi już na wstępie stawiał pod znakiem zapytania celowość takiego posunięcia.

Z drugiej strony trzeba przyznać, że działania korwety *Ain Zagit* były rozsądne z taktycznego punktu widzenia. Jednak po wcześniejszym podjęciu akcji zaczepnej przeciw amerykańskim samolotom Amerykanie byli już gotowi niemal na wszystko i wyczekiwali z „palcem na spuście” pojawienia się przeciwnika. Wydaje się, że najrozsądniejszą rzeczą jaką libijskie okręty mogły zrobić, to z wyłączonymi elektronicznymi urządzeniami kierowania ogniem manewrować w obrębie własnych wód terytorialnych (w rozumieniu uznawanych międzynarodowo w tym przez USA) kryjąc się wśród uprzednio z rozmysłem rozmieszczonych jednostek handlowych lub rybackich. Można było liczyć, że okręty U.S. Navy ośmielone brakiem libijskiej reakcji podejść na granice (lub blisko) wód terytorialnych Libii, a wtedy nadarzy się okazja do skutecznego na



Najsukuteczniejszą i najtańszą bronią Amerykanów okazał się samolot szturmowy A-6 „Intruder”. Fot. U.S. Navy

nie ataku. Analogicznie baterie rakiet plot. powinny były wyczekiwać równie korzystnej sytuacji.

Konkluzja

Amerykańska akcja była sukcesem nie tylko militarnym ale i politycznym. Ukazała że za krzykliwymi deklaracjami Kaddafiego nie kryje się zdolność

5. Wprawdzie „ściągnięto” dodatkowe środki OPL w rejon wybrzeża, ale było to tylko wzmocnienie ilościowe, poza poprawiającym samopoczucie zwiększeniem liczby wyrzutni rakiet plot. nie uczyniono niczego by je efektywnie wykorzystać

Fot. U.S. Navy via „Warship International”

Amerykański krążownik rakietowy *Ticonderoga*, bliźniak *Yorktown*.



MW Libii (al-Quwwat al-Bahriyâ al-Libiyâ) na początku 1986 r.

- dowódca: kmr Abdullah Al Latif Al Shaksuki
- personel: ok. 3500 ludzi
- 6 o.p. radz. projektu 641 (*Foxtro*): **Al Badr, Al Fateh, Al Ahad, Al Mitraqah, Al Khaibar i Al Hunayn** (numery burtowe 311-316, dostarczone w latach 1976-83)
- 1 fregata bryt. typu Vosper Mk 7: **Dat Assawari** (nr 211, w służbie 1973)
- 4 korwety radz. proj. 1234E (*Nanuchka II*): **Ain Mara, Ain Al Ghazala, Ain Zara i Ain Zaqit** (416-419, dostarczone 1981-85)
- 4 korwety typu Wadi M'ragh: **Assad Al Bihar, Assad Al Toumour, Assad Al Khaliij i Assad Al Hudud** (412-415, zbud. we Włoszech 1977-81)
- 1 korweta bryt. typu Vosper Mk 1B: **Tobruk** (411, w służbie 1966)
- 10 ścigaczy rakietowych fr. typu Combattante II: **Sharara, Shahab, Wahag, Wahid, Shouayay, Shoula, Shafak, Barak, Rahd i Lahib** (dostarczone 1982-83)
- 12 kutrów rakietowych radz. projektu 205ER (*Osa II*): **Al Katum, Al Zuara, Al Ruha, Al Bayda, Al Nabha, Al Fikah, Al Mathur, Al Muwashan, Al Bitar, Al Sadad, Al Safha i Al Zakab** (numery nieparzyste 511-533, dostarczone 1976-80)
- 3 kutry rakietowe duń. typu Sølvén: **Susa, Sirta i Sebha** (512, 514 i 516; zbud. w W. Brytanii 1968-69)
- 29 patrolowców różnych typów
- 7 trałowców bazowych radz. projektu 266M (*Natya II*): **Ras Al Gelais, Ras Al Hadad, Ras Al Hamman, Ras Al Fulayja, Ras Al Oula, Ras Al Madwar i Ras Al Massad** (numery nieparzyste 111-123, dostarczone 1981-85)
- 3 średnie okręty desantowe pol. projektu 773KL (*Polnocny C*): **Ibn Al Hadrani, Ibn Al Umayya i Ibn Al Furath** (116, 116 i 118; dostarczone 1977-79)
- 2 okręty desantowo-transportowe fr. typu PS 700: **Ibn Ouf i Ibn Harissa** (132 i 134; zbud. we Francji 1977-78)
- 25 małych okrętów desantowych tur. typu Ç 107
- okręt-baza Zeltin (711, zbud. 1969 w W. Brytanii)
- 6 miniaturowych o.p. jug. typu R2 „Mala” (dostarczone 1977-82)
- kilkanaście okrętów pomocniczych
- 36 śmigłowców (Mil Mi-14, Aérospatiale SA.316 Alouette III i SA.321 Super Frélon)

Opracował Oskar Myszor

realnego działania. O ile Amerykanie działali jak profesjonaliści, to siły libijskie zaprezentowały się jako amatorzy otwierający nieskuteczny ogień bez po-

trzeby, by ostatecznie ponieść sromotną klęskę. Kolejna eskalacja politycznego napięcia i nieprzemyślanych działań libijskiego przywódcy doprowadziły do

jeszcze dotkliwszych ciosów jakie spadły na Libię i międzynarodowej izolacji z której kraj ten wychodzi dopiero teraz. ●

SUPLEMENT

Libijska korweta rakietowa *Ain Mara* po odbudowie uszkodzeń otrzymała nazwę *Ain Zaqit* i numer burtowy, po zatopionej jednostce o tej samej nazwie. Fotografia wykonana w porcie La Valetta, 29.07.1991 r.
Fot. zbiory Leo van Ginderen





Południowokoreańskie korwety typu „Pohang”

Zatonięcie w dość niejednoznacznych okolicznościach w dniu 26 marca 2010 roku południowokoreańskiej korwety *Cheonan* (wg innej wersji pisowni *Chon An*), która poszła na dno na Morzu Żółtym w odległości zaledwie 1 Mm od leżącej co prawda na obszarze wód terytorialnych Republiki Korei, wyspy Baeknyeong (lub jak chcą tego inni Baengyeong), ale równocześnie ledwie 10 Mm od brzegów Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej, wzbudziła falę uzasadnionego zainteresowania siłami morskimi obu potencjalnych przeciwników. Trzeba przy tym pamiętać, że oba te państwa de jure nadal pozostają ze sobą w stanie wojny, jako że 27 lipca 1953 zawarto jedynie, obowiązujący po dziś dzień, kompromisowy układ rozejmowy, wprowadzający tylko zawieszenie broni. Z drugiej strony miejsce na którym doszło do zatonięcia, to rejon w pobliżu rozdzielającej strony konfliktu, a ustalonej jeszcze przez Amerykanów, tzw. Northern Limit Line (NLL), interpretowanej rzecz jasna przez każdego z zainteresowanych na własną korzyść, był już w przeszłości areną licznych, acz drobnych starć sił morskich obu państw koreańskich, co tragedii *Cheonan* nadaje jeszcze szczególne, dodatkowy smaczek.

Ze zrozumiałych względów przedmiotem szczególnego zainteresowania stała się sama korweta *Cheonan*,

reprezentująca liczne jednostki typu „Pohang”, którym poświęcono poniższy materiał. Nim jednak przejdziemy do prezentacji wspomnianych okrętów, warto przytoczyć choć garść informacji o flocie Korei Południowej, jak potocznie określana jest w naszym kraju, ale nie tylko, Republika Korei.

Niemal natychmiast po wyzwoleniu południowej części Półwyspu Koreańskiego spod panowania japońskich okupantów, co nastąpiło w drugiej połowie sierpnia 1945 roku, późniejszy adm. Sohn Won-Jil zorganizował tzw. Haesadae – Oddział Spraw Morskich w oparciu o nielicznych Koreańczyków służących wcześniej we flocie cesarskiej i z wykorzystaniem pozostawionych przez nią szczątkowych pływających drobiazgów. W drodze kolejnych, licznych zmian i reorganizacji z czasem wspomniany Oddział przekształcił się oficjalnie z dniem 5 września 1948 w marynarkę wojenną Republiki Korei.

Wcześniej zdołano jednak utworzyć w styczniu 1946 Szkołę Marynarki Wojennej, kształcącej oficerów oraz członków załóg pływających. Ustalono system stopni wojskowych oraz opracowano niezbędną pragmatykę służbową. Od czerwca 1946 rozpoczęto tworzenie własnych punktów bazowania w głównych punktach półwyspu, który obejmował Incheon, Mokpo, Mookho, Busan,

Gunsan, Pohang i Jinhae, co pozwoliło na stworzenie własnego silnego systemu obrony wybrzeża i przejęcie w 1947 tych funkcji z rąk U.S. Navy. Zresztą Amerykanie niemal od początku ich istnienia wspierali koreańskie siły morskie szkoleniowo, logistycznie i sprzętowo, przekazując już w 1946 pierwsze jednostki pływające.

Trwający od czerwca 1950 do lipca 1953 międzynarodowy konflikt zbrojny, określany umownie mianem tzw. wojny koreańskiej, w którym aktywny udział wraz z całymi siłami zbrojnymi Republiki wzięła również i marynarka wojenna, spowodował swego rodzaju regres w rozwoju jej strony materialnej, pozwolił jednak na uzyskanie doświadczenia bojowego, którego wartość trudno przecenić.

Odbudowujące się z nieuniknionych zniszczeń wojennych i stopniowo znów rozwijająca, po zawarciu rozejmu w lipcu 1953 roku, marynarka wojenna Republiki stała się w początkowym okresie ze zrozumiałych względów swoistym zbiorowiskiem wszelkiego pływającego amerykańskiego demobilu, pochodzącego jeszcze z lat II wojny światowej, otrzymywanego sukcesywnie z USA w ramach programu pomocy wojskowej. Dość powiedzieć, że jeszcze na przełomie lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych, w jej składzie znajdowały się w zasadzie niemal wyłącznie

Południowokoreańskie korwety typu „Pohang”

Nazwa i sygnatura	Stocznia	Data wejścia do służby
<i>Donghae</i> PCC 751	Korean Shipbuilding & Engineering, Pusan	sierpień 1982
<i>Suwon</i> PCC 752	Hanjin Industrial Shipbuilding, Masan	październik 1983
<i>Kangreung</i> PCC 753	Hyundai Shipyard, Ulsan	30 listopad 1983
<i>Anyang</i> PCC 755	Daewoo Shipbuilding & Heavy Machinery, Okpo	grudzień 1983

wg *Combat Fleets of the World's 2002-2003*.

eks-amerykańskie okręty, wojennej budowy, w tym 3 niszczyciele typu „Fletcher”, 18 różnorodnych eskortowców typu „Rudderow”, „Bostwick”, „Auk” i „Admirable”, 15 kutrów dozorowych typu PC i PCS, trałowce YMS oraz silnie rozbudowane ze względów doktrynalnych siły desantowe, składające się z 32 dużych i średnich okrętów desantowych typu LST, LSMR, LSM, APD i AKL¹.

Kolejnym doświadczeniem koreańskiej marynarki wojennej był czynny udział w wojnie wietnamskiej, choć w większym stopniu niż floty dotyczył on sił piechoty morskiej.

Szybki i dynamiczny rozwój gospodarczy Republiki Korei spowodował, że od września 1969 roku marynarka wojenna nawiązała szerokie kontakty z krajowymi, cywilnymi przedsiębiorstwami różnych branż, czego rezultatem był znaczący jej udział w pochodzącym z połowy lat siedemdziesiątych tzw. 8-letnim Narodowym Planie Obrony. Począwszy od roku 1974 flota zaczęła otrzymywać okręty budowane w rodzimych stocznich. Zrazu były to patrolowce, a raczej kutry rakietowe typu „Baekgu” (lub Paekku), patrolow-

ce typu „Sea Dolphin”, następnie korwety typu „Donghae” i „Pohang”, a później również fregaty typu „Ulsan”. Nie dość na tym, południowokoreański przemysł stoczniowy, nie darmo uważany za jeden z wiodących w świecie, w następnych latach dostarczył flocie także serię okrętów podwodnych typu 209/1200, zbudowanych w oparciu o niemiecką dokumentację oraz całkowicie już własne niszczyciele typu KDX-I i KDX-II (Korean Destroyer Experimental)².

Przejdźmy zatem do południowokoreańskich korwet rodzimej produkcji, których pierwowzorów upatrywać należy chyba w serii 3 patrolowców typu HDP 1000³, zbudowanych w latach 1980-1983 dla potrzeb Straży Przybrzeżnej (South Korean Coast Guard). Jednostki te miały wyporność 1200/1450 t przy wymiarach 81,5 x 9,9 x 3,15 m. Ich napęd stanowiły silniki wysokoprzężne o łącznej mocy 9600 KM, które zapewniały maksymalną prędkość 21,5 węzła. Skromne, acz adekwatne do powierzonych zadań, uzbrojenie obejmowało pojedyncze działko plot. kal. 40 mm Bofors Mk 3 oraz 2 podwójnie sprzężone działka plot. kal. 20 mm Oerlikon Mk 22⁴.

Na bazie tych okrętów powstała koncepcja uniwersalnych jednostek określanych jako Patrol Combat Corvette PCC (po pol. bojowe korwety patrolowe). Uniwersalność okrętów polegała na tym, że w zależności od zastosowanego wariantu uzbrojenia, mogły one realizować zadania w zakresie zwalczania okrętów podwodnych, obrony przeciwlotniczej czy wreszcie zwalczania jednostek nawodnych.

Jako pierwsza seria korwet patrolowych w latach 1981-1983 powstały 4 jednostki typu „Donghae” (lub Dong Hae) – HDC 800.

Wyporność standardowa jednostek typu „Donghae” wynosiła 800 t, a wyporność pełna odpowiednio 1078 t⁵. Długość całkowita kadłuba sięgała 78,5 m, a szerokość 10,0 m (szerokość w li-

1. Kowalenko W.A., Ostroumow M.N., *Sprawoznik po inostrannym flotam*, Moskwa 1971.

2. Sobański M.S., *Południowokoreańskie niszczyciele typu „KDX-I”, OW nr 5/2009 (97)*.

3. Były to PC 1001, PC 1002 i PC 1003.

4. wg *Combat Fleet of the World's 2002 – 2003*, pod red. A. D. Baker III, Annapolis 2002.

5. wg *Weyers Flotten Taschenbuch 2002/ 2004*, pod red. W. Globke, Bonn 2002 – wyporność pełna korwet wynosiła 950 t.

Tym razem korweta *Kunsan* typu „Donghae” w trakcie parady morskiej na redzie Pusan, 07.10.2008 r. Okręt posiada rakiety „Exocet” i działka Emerlec kal. 35 mm.
Fot. Hartmut Ehlers



nii wodnej – 9,6 m). Przeciętne zanurzenie kadłuba korwet dochodziło do 2,6 m⁶.

W przeciwieństwie do wcześniejszych patrolowców typu HDP 1000 wyposażonych w silniki wysokoprężne, nowe okręty otrzymały napęd w systemie CODOG (Combined Diesel or Gas Turbine) składający się z turbiny gazowej General Electric LM-2500 o mocy 27 800 KM oraz 2 silników wysokoprężnych MTU (Motoren und Turbinen Union) typu 12V956 TB82, każdy o mocy 3120 KM. Silniki wysokoprężne służyły do utrzymywania prędkości marszowej i ekonomicznej. Maksymalna prędkość przy ich wykorzystaniu wynosiła 15 węzłów. Turbina gazowa zapewniała natomiast korwetom pełną prędkość, wynoszącą 31 węzłów. Zespół napędowy poruszał za pośrednictwem przekładni redukcyjnych 2 śruby napędowe.

Zasięg korwet typu „Donghae” wynosił 800 Mm przy prędkości maksymalnej 31 węzłów oraz odpowiednio 4000 Mm przy prędkości ekonomicznej 15 węzłów.

Uzbrojenie jednostek składało się z pojedynczego uniwersalnego działka kal. 76 mm L/62 OTOBreda DP na pokładzie dziobowym, jednego podwójnie sprzężonego działka plot. kal. 40 mm L/60 Bofors AA (US Mk 1 Mod. 2) oraz 2 podwójnie sprzężonych dział plot. kal. 30 mm L/75 Emerlec AA. Do kierowania ogniem artyleryjskim działka kal. 76 mm służył dalmierz optyczny Thales LIOD.

Do zwalczania zagrożenia ze strony okrętów podwodnych służyły 2 potrójne wyrzutnie torped pop kal. 324 mm Mk 32 ASW oraz 2 zrzutnie bomb głębinowych Mk 9, każda z zapasem 6 bomb.

Wposażenie elektroniczne jednostek obejmowało radar nawigacyjny Raytheon SPS-64 (V) oraz radar Thales WM-28. Korwety wyposażono w kadłubowy sonar EDO 768 (SQS-58). Jednostki otrzymały również środki przeciwdziałania elektronicznego, w tym system ostrzegawczy oraz 2 wyrzutnie 6-prowadnicowe systemu Mk 34 RBOC II.



Efektowne ujęcie korwety Kwangmyeong typu „Pohang”.

Fot. Marine Nationale

Etatowa załoga korwet typu „Donghae” liczyła 95 ludzi, w tym 10 oficerów, zaś ich autonomiczność 21 dób.

Wszystkie korwety typu HDC 800 bazowały w Chinhae.

W oparciu o doświadczenia uzyskane przy budowie i eksploatacji jednostek typu Donghae zaprojektowano ich zmodyfikowaną, nieco większą wersję, określaną jako uniwersalna korweta typu „Pohang” (lub Po Hang) – KCX (Korean Corvette Experimental). Jednostki wdrożono do seryjnej produkcji, przy czym w okresie 11 lat (1984-1994) zbudowano ich 24. Liczba rzadko spotykana w czasie pokoju, zwłaszcza, gdy uwzględnimy jeszcze niewielki w sumie koreański doświadczenie w pracach przy budowie okrętów wojennych. Zlecenie na wykonanie korwet powierzono 4 stoczniom, które wcześniej uczestniczyły w budowie jednostek typu „Donghae”.

Długotrwałość czasu budowy oraz liczebność serii spowodowały, że kolejno powstające korwety ewoluowały nie tylko pod względem uzbrojenia, a zwłaszcza wyposażenia elektronicznego, co jest w pełni uzasadnione, biorąc pod uwagę tempo zachodzących na tym polu zmian, ale zmiany dotyczyły także układu napędowego. Co więcej, nawet niektóre źródła wydzieliły w obrębie typu „Pohang” odrębny podtyp „An Dong”, liczący 16 jednostek, zbudowanych począwszy od roku 1988⁷.

Wyporność standardowa korwet typu „Pohang” wynosiła 950 t, a wyporność pełna odpowiednio 1220 t, choć pewne źródła określają ją na zaledwie 1180 t. Długość całkowita kadłuba sięgała 88,30 m, a długość w linii wodnej – 83,47 m. Całkowita szerokość korwety to 10,0 m, a szerokość w linii wodnej 9,8 m. Przeciętne zanurzenie kadłuba wynosiło 3,0 m⁸.

Korwety zachowały układ napędowy analogiczny do zastosowanego we wcześniejszym typie korwet „Donghae” – system CODOG, składający się z turbiny gazowej General Electric LM-2500 oraz 2 silników wysokoprężnych MTU 12V956 TB82. W przypadku pierwszych 4 okrętów serii o numerach taktycznych PCC 756 – PCC 759, moc turbiny gazowej wynosiła 27 200 KM, a dla wszystkich pozostałych okrętów już 27 000 KM. Moc jednostkowa każdego silnika wysokoprężnego wynosiła po 3120 KM, jednak począwszy od 9 okrętu serii o numerze taktycznym PCC 766 na korwetach zaczęto montować już nowe silniki typu SEMT-Pielstick 12 PA6 V 280, których jednostkowa moc wynosiła już 4800 KM. Zmiana ta pokrywała się z sugerowanym przez niektóre źródła poja-

6. wg Weyers *Flotten Taschenbuch 2002/2004*, wymiary jednostek wynosiły: dł. 78,1 m, szer. 9,6 m, zan. 2,6 m.

7. wg Weyers *Flotten Taschenbuch 2002/2004*.

8. wg Weyers *Flotten Taschenbuch 2002/2004* zanurzenie wynosiło 3,4 m.

Nazwa i sygnatura	Stocznia	Data wejścia do służby	Uwagi
<i>Pohang</i> PCC 756	A	18.12.1984*	Wycofany ze służby 30.06.2009 przeznaczony do zadań szkoleniowych
<i>Kunsan (Gunsan)</i> PCC 757	B	18.12.1984	
<i>Keongju (Gyeongju)</i> PCC 758	C	1986	
<i>Mokpo</i> PCC 759	D	1988	
<i>Kimchon (Gimcheon)</i> PCC 761	A	maj 1985	
<i>Chungju</i> PCC 762	B	maj 1985	
<i>Jinju</i> PCC 763	C	1986	
<i>Yeosu</i> PCC 765	D	1986	
<i>Chinhae (Jinhae)</i> PCC 766	A	luty 1989	
<i>Sunchon (Suncheon)</i> PCC 767	B	czerwiec 1989	
<i>Yeeree (Iri)</i> PCC 768	C	1989	
<i>Wonju</i> PCC 769	D	sierpień 1989	
<i>Andong</i> PCC 771	B	listopad 1989	
<i>Cheonan</i> PCC 772	A	listopad 1989	zatonął 26.03.2010
<i>Seongnam</i> PCC 773	D	maj 1989	
<i>Bucheon</i> PCC 775**	C	kwiecień 1989	
<i>Jecheon</i> PCC 776	B	maj 1989	
<i>Daechon</i> PCC 777	A	kwiecień 1989	
<i>Sokcho</i> PCC 778	B	luty 1990	
<i>Yeongju</i> PCC 779	C	marzec 1990	
<i>Namwon</i> PCC 781	D	kwiecień 1990	
<i>Kwangmyeong (Gwangmyeong)</i> PCC 782	A	lipiec 1990	
<i>Sinheung (Sinseong)</i> PCC 783	B	marzec 1993	
<i>Gongju</i> PCC 785	D	28.02. 1994	

wg *Combat Fleets of the World's 2002-2003*, internet.

Uwagi:

stocznie: A – Korea Shipbuilding & Engineering, Pusan; B – Hanjin Industrial Shipbuilding, Masan; C – Hyundai Shipyard, Ulsan; D – Daewoo Shipbuilding & Heavy Machinery, Okpo

* – wg niektórych źródeł *Pohang* wszedł do służby 01.01.1985; ** – możliwe, że numer taktyczny PCC 775 posiadała korweta *Seongnam*, a *Bucheon* posiadał numer PCC 773.

wieniem się podtypu „An Dong”. Zespół napędowy poruszał za pomocą przekładni redukcyjnej 2 śruby napędowe.

Maksymalna prędkość korwet typu „Pohang” przy wykorzystaniu turbiny gazowej wynosiła 31 węzłów, choć zgodnie z informacjami niektórych źródeł była wyższa – 32 węzły. Silniki wysokoprężne zapewniały prędkość ekonomiczną do 15 węzłów. Zasięg jednostek wynosił 800 Mm przy prędkości 31 węzłów lub odpowiednio 4000 Mm przy 15 węzłach.

Energię elektryczną niezbędną do zasilania odbiorników pokładowych zapewniały okrętom 3 wysokoprężne agregaty prądotwórcze, każdy o mocy 400 kW (łącznie 1200 kW) za wyjątkiem korwet zbudowanych przez stocznię Daewoo Shipbuilding & Heavy Machinery w Okpo⁹, które zostały wyposażone jedynie w 2 takie agregaty o łącznej mocy 800 kW.

Jak już wspomniano w czasie powstawania serii korwet zmianie ulegało ich uzbrojenie. Pierwsze 4 jednostki (PCC 756 – PCC 759)¹⁰ zostały wykonane, można powiedzieć w wersji „uderzeniowej”, i wyposażone w 2 przeciwokrętowe

we pociski raketowe MM 38 „Exocet”. Pociski te miały długość 5,21 m, średnicę 0,35 m i rozpiętość 1,0 m. Ich waga wynosiła 750 kg, w tym głowica bojowa 165 kg. Prędkość maksymalna pocisków sięgała 0,93 M, a ich zasięg dochodził do około 45 km.

Kwestia uzbrojenia raketowego korwet typu „Pohang”, oczywiście poza PCC 756 – PCC 759, pozostaje otwarta. Choć roczniki flot wyraźnie o tym nie wspominają, również i pozostałe mogą być wyposażone w pociski przeciwokrętowe. Najlepszym tego przykładem mogą być fotografie wydobytej rufowej części korwety *Cheonan* PCC 772, która zatonała na Morzu Żółtym w dniu 26 marca 2010 r., na których widoczna jest dwupojemnikowa wyrzutnia pocisków przeciwokrętowych RGM-84D „Harpoon”, zamontowana na rufowej części nadbudówki.

W wersji „uderzeniowej” uzbrojenie uzupełniało pojedyncze uniwersalne działo kal. 76 mm L/62 OTOBreda na pokładzie dziobowym. Działo to umieszczone w zamkniętej, obrotowej, wykonanej z tworzyw sztucznych wieży, posiadało kąt podniesienia luf w prze-

dziale -15° +85°. Wystrzeliwało pociski o wadze 6,3 kg z prędkością początkową 925 m/s. Zasięg maksymalny do celów morskich i lądowych wynosił 16,0 km, a do celów powietrznych 11,5 km, zaś zasięg skuteczny odpowiednio 8 km i 5 km. Szybkostrzelność wahała się od 85 do 100 strzałów/minutę. Do zwalczania celów powietrznych służyły również 2 podwójnie sprzężone zestawy kal. 30 mm L/75 Emerlec, umieszczone na pokładzie rufowym jednostki. Obsługiwany przez operatora – artylerzystę zestaw posiadał kąt podniesienia luf w przedziale -15° +80°. Działo wystrzeliwało pociski z prędkością początkową 850 m/s (wg innych źródeł aż 1800 m/s) na maksymalny skuteczny dystans 3,4 km. Szybkostrzelność wynosiła po 600 strzałów/minutę z każdej lufy¹¹.

9. były to PCC 759, PCC 765, PCC 769, PCC 773, PCC 781 i PCC 785.

10. wg *Weyers Flotten Taschenbuch 2002/2004* w pociski typu „Exocet” miało zostać wyposażonych łącznie aż 8 okrętów, w tym także PCC 761, PCC 762, PCC 763 i PCC 765, co nie znajduje potwierdzenia w innych źródłach, jedynie okręty w tej wersji uzbrojenia określano mianem typu „Pohang”.

11. dane dot. parametrów taktyczno-technicznych uzbrojenia wg Krzewiński J., *Okręty wojenne świata*, Warszawa 2002.

Począwszy od korwety o numerze taktycznym PCC 761, gdy zrezygnowano z przeciwookrętowych pocisków rakietowych, jednostki otrzymywały już po 2 pojedyncze uniwersalne działa kal. 76 mm L/62 OTOBreda, które rozmieszczono na pokładzie dziobowym i rufowym. Do kierowania ich ogniem służył optroniczny dalmierz Thales LIROD.

Począwszy od korwety PCC 766 zmieniono również uzbrojenie plot. jednostek, które stanowiły teraz 2 podwójnie sprzężone działa kal. 40 mm L/70 OTOBreda. Działa te znajdowały się w zamkniętej, ważącej 7 t wieży, a kąt podniesienia ich luf sięgał 75°. Wystrzeliwały pociski o wadze 1 kg z prędkością początkową 1000 m/s. Maksymalna donośność dział do celów morskich i lądowych sięgała 12,6 km, a do celów powietrznych 8,7 km. Szybkostrzelność wynosiła 300 strzałów/minutę¹².

Do zwalczenia zagrożenia ze strony okrętów podwodnych wszystkie korwety uzbrojono w 2 umieszczone na burtach potrójne wyrzutnie torped pop kal. 324 mm Mk 32, w których stosowano torpedy pop Mk 46 Mod., o wadze 257,6 kg, w tym głowica bojowa 43,1 kg i zasięgu około 11 km. Jednostki wyposażono również w 2 zrzutnie bomb głębinowych Mk 9, każda z zapasem 6 bomb.

Modyfikacjom ulegało w trakcie wieloletniej budowy serii jednostek także ich wyposażenie elektroniczne. Pierwszych 8 korwet (PCC 756 – PCC 765) zostało wyposażone w radar nawigacyjny Raytheon SPS-64(V) oraz radar Thales WM-28. Dalsze jednostki poczynając

od PCC 766 otrzymały bogatszy zestaw, obejmujący radar nawigacyjny Raytheon SPS-64(V), radar dozoru nawodnego i powietrznego Marconi ST 1802 oraz radar kierowania ogniem artyleryjskim Marconi S 1810.

Wszystkie korwety wyposażono w kadłubowy sonar. W przypadku jednostek PCC 756 – PCC 759 był to EDO 768 (SQS-58), natomiast dla późniejszych jednostek serii Thales PHS-32.

Okręty otrzymały również środki walki elektronicznej, w tym system ostrzegawczy GoldStar ULQ-12K oraz 2 wyrzutnie 6-prowadnicowe dipoli systemu Mk 36 SRBOC. Te ostatnie zamontowano jedynie na korwetach PCC 756 – PCC 759, natomiast dalsze jednostki serii, poczynając od PCC 761 wyposażono w 4 wyrzutnie 9-prowadnicowe systemu Protean.

Pierwsze korwety serii PCC 756 – PCC 759 otrzymały system dowodzenia Thales SEWACO ZK, natomiast późniejsze wyposażono w system opracowania informacji bojowych Ferranti WSA 423. Wszystkie jednostki otrzymały system Motorola MX 1105 NAVSAT.

Etatowa załoga korwet typu „Pohang” liczyła 95 ludzi, w tym 10 oficerów, choć niektóre źródła wskazują, że tych ostatnich miało być 11. Zatonięcie *Cheonan* wskazuje, że w praktyce załoga była jednak liczniejsza, w przypadku wspomnianego okrętu w feralnym rejsie liczyła 104 ludzi.

Warto jeszcze wspomnieć, że koreańska Straż Przybrzeżna dysponuje pojedynczą, zbudowaną w roku 1985 jednostką typu HDC 1150 – PC 1005

Hankang, która *de facto* stanowi wersję korwety typu „Pohang”.

Z uwagi na swój uniwersalizm pozwalający wykonywać szeroki wachlarz różnorodnych zadań, korwety typu „Pohang” nadawały się doskonale do roli przysłowiowych „koni roboczych” marynarki wojennej Republiki Korei, operujących na wodach otaczających południową część półwyspu. Zgodnie z posiadanymi informacjami (pytanie na ile aktualnymi, choć uwzględniającymi już ostatnie „ubytki”) 9 jednostek bazowało w Donghae, dalszych 8 w Incheon, oraz po 2 w Pusan i Chinhae, miejsca bazowania jednej korwety nie ustalono.

Budowa liczącej 24 jednostki serii korwet, przypomnijmy zakończona praktycznie przed 16 laty, stanowiła niewątpliwie bardzo dobrą szkołę dla południowokoreańskich stoczní w realizacji zamówień marynarki wojennej, dzięki której mogły obecnie wytwarzać większe i bardziej skomplikowane okręty. ●

Bibliografia

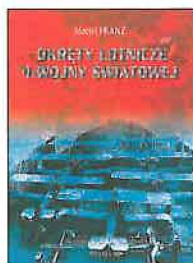
1. *Combat Fleet of the World's 2002-2003*, pod red. A. D. Baker III, Annapolis 2002.
2. Kowalenko W.A., Ostroumow M.N., *Sprawozdanie po inostranym flotam*, Moskwa 1971.
3. Krzewiński J., *Okręty wojenne świata*, Warszawa 2002.
4. Sobański M.S., *Południowokoreańskie niszczyciele typu „KDX-I”, „OW” nr 5/2009 (97)*.
5. *Weyers Flotten Taschenbuch 2002/2004*, pod red. W. Globke, Bonn 2002.
6. Internet.

12. wg *Weyers Flotten Taschenbuch 2002/2004*.

Tym razem *Sokcho* w bazie Incheon, lipiec 1994 r. Widoczne działa 40 mm OTOBreda.

Fot. Robert Brytan





Okrety lotnicze I wojny światowej

Maciej Franz

Format 17 x 24 cm, 240 str., 18 fotografii,

34 rysunki, tabele,

Wydawnictwo Akademickie AMW,

Gdynia 2009

Cena: 24,60 zł

Nakładem wydawnictwa Akademii Marynarki Wojennej ukazała się praca pt. *Okrety lotnicze I wojny światowej*. Jej autorem jest nasz redakcyjny współpracownik Maciej Franz. Praca w sposób bardzo syntetyczny ujmując trudne dzieje narodzin lotnictwa morskiego.

W rozdziale I autor prezentuje stopniowy rozwój lotnictwa i okrętów lotniczych w czasie wojny.

W następnym, najobszerniejszym, rozdziale autor przedstawia działania okrętów lotniczych. Dla lepszej wyrazistości zostało to podzielone na poszczególne akweny morskie. Po lekturze tego rozdziału można dojść do wniosku, że w miarę lat wojny działania lotnictwa morskiego stawały się coraz intensywniejsze. Powoli też z funkcji rozpoznawczych na rzecz floty, ten rodzaj sił powoli uzyskiwał moc uderzeniową. O tym jednak przekonano się później, szczególnie w Tarencie i Pearl Harbor.

W ostatnim III rozdziale zaprezentowano ustalenia Konferencji Waszyngtońskiej oraz jej skutki na dalszy rozwój floty.

Całość uzupełniają dwa obszernie i bardzo ciekawe aneksy. Pierwszy z nich poświęcony jest okrętom lotniczym a drugi wodnosamolotom. Oba są obszernie ilustrowane rysunkami i fotografiami.

Pozycja z racji dostępnej ceny powinna zadowolić każdego miłośnika okrętów lotniczych i historii Wielkiej Wojny.

JM



Wojna na Pacyfiku. Kampania Hawajska 7-23 XII 1941 roku

Jarosław Jastrzębski

Format 15 x 21 cm, tabele, mapy,

Krakowskie Towarzystwo Naukowe

(jarek.rjm@gmail.com), Kraków 2010

Cena 36 zł.

Wraz z rozwojem internetu, a poprzez tego szerszym dostępem do informacji, można wiele interesujących materiałów uzyskać i następnie je porównać. Dlatego wydawanych jest wiele pozycji opisujących znane nam fakty historyczne w innym świetle. Jedną z takich pozycji wydanych w naszym kraju jest książka Jarosław Jastrzębskiego *Wojna na Pacyfiku. Kampania Hawajska 7-23 XII 1941 roku*. Jest to pozycja opisująca tragiczny ciąg wydarzeń, które doprowadziły do wybuchu wojny na Pacyfiku.

W rozdziale I opisana została droga Japonii oraz Stanów Zjednoczonych A.P. od zakończenia I wojny światowej w przeddzień wojny.

W rozdziale II opisana zostały opisane strategię obu mocarstw w przededniu wojny. Tutaj autor porusza wiele, może kontrowersyjnych tematów, przedstawiając obraz wydarzeń w nieco odmiennym świetle, tak bardzo różnym od dominującego do niedawna amerykańskiego, jedyne słusznego punktu widzenia.

Ostatni rozdział to już opis kampanii hawajskiej od japońskiej genezy ataku na Pearl Harbor po walki o wyspę Wake.

Pozycja ciekawa i zmuszająca do myślenia, szczególnie starszego czytelnika „wychowanego” na literaturze z poprzednich dekad.

JM

INFORMACJA

I MIĘDZYNARODOWA WYSTAWA MODELARSTWA OKRĘTOWEGO

GDYNIA 02-04 LIPCA 2010

KLUB MARYNARKI WOJENNEJ „RIWIERA”
UL. ZAWISZY CZARNEGO 1

MODELARSTWO OKRĘTOWE

Magazyn modelarzy okrętowych

OTWARCIE IMPREZY - ORP „BŁYSKAWICA” 2 LIPCA 10:00

w programie m. in.:

- wystawa dorobku modelarzy okrętowych
- dyskusja panelowa nt. Integracji środowiska polskich modelarzy okrętowych
- prezentacja modeli okrętów w grafice 3D
- ZWIEDZANIE OKRĘTU PODWODNEGO ORP „ORZEŁ” !!!

JB model . eu



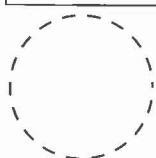
NOWOŚĆ!

Pancerniki typu „Deutschland”

- 72 strony + 3 rozkładówkiz 6 planami w skali 1:350
- 96 fotografii czarno-białych
- 44 rysunki
- 4 tabele
- 9 plansz kolorowych
- cena 39 zł

Dowód/pokwitowanie dla odbiorcy

nr rachunku odbiorcy	
ING Bank Śląski S.A.O/Tarn. Góry	
nr rachunku odbiorcy od.	
94105013861000000200866507	
odbiorca	
WYDAWNICTWO OKRĘTY WOJENNE	
ul. KRZYWOUSTEGO 16	
42-605 TARNOWSKIE GÓRY	
kwota	
wpłata za następujące tytuły	
zleceniodawca	



Opłata:

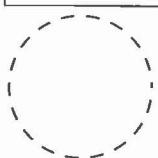
Polecenie przelewu / wpłata gotówkowa

nazwa odbiorcy	
WYDAWNICTWO „OKRĘTY WOJENNE”	
nazwa odbiorcy od	
ul. KRZYWOUSTEGO 16, 42-605 TARNOWSKIE GÓRY	
nr rachunku odbiorcy	
94105013861000000200866507	
nr rachunku zleceniodawcy (przelew) / kwota słownie (wpłata)	
W P PLN	
nazwa zleceniodawcy	
nazwa zleceniodawcy od	
Wpłata za następujące tytuły	
pieczęć, data i podpis(y) zleceniodawcy	

odcinek dla banku odbiorcy

Dowód/pokwitowanie dla odbiorcy

nr rachunku odbiorcy	
ING Bank Śląski S.A.O/Tarn. Góry	
nr rachunku odbiorcy od.	
94105013861000000200866507	
odbiorca	
WYDAWNICTWO OKRĘTY WOJENNE	
ul. KRZYWOUSTEGO 16	
42-605 TARNOWSKIE GÓRY	
kwota	
wpłata za następujące tytuły	
zleceniodawca	



Opłata:

Polecenie przelewu / wpłata gotówkowa

nazwa odbiorcy	
WYDAWNICTWO „OKRĘTY WOJENNE”	
nazwa odbiorcy od	
ul. KRZYWOUSTEGO 16, 42-605 TARNOWSKIE GÓRY	
nr rachunku odbiorcy	
94105013861000000200866507	
nr rachunku zleceniodawcy (przelew) / kwota słownie (wpłata)	
W P PLN	
nazwa zleceniodawcy	
nazwa zleceniodawcy od	
Wpłata za następujące tytuły	
pieczęć, data i podpis(y) zleceniodawcy	

odcinek dla banku odbiorcy

Francuski uniwersalny okręt desantowy
Mistral (L 9013), który zostanie zakupiony
przez Rosję. Tutaj jednostka sfotografowana
w Wilhelmshaven 10.04.2010 r.
Fot. Leo van Ginderen

